Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK V | Lwów, czerwiec 1929 | ZESZYT 6 (50)

PROGRAM

VII. Walnego Zjazdu Delegatów „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych" w Poznaniu, dnia 7, 8 i 9 czerwca 1929 roku

I. Dzień obrad Zjazdu, piątek 7 czerwca 1929 roku:

Godzina 9·30 Zbiórka w kościele Farnym (Rynek) Msza św.

„ 10·30 Otwarcie Zjazdu w salach Jarockiego (ul. Masztalerska — Rynek, obok Straży Pożarnej)

1. Zagajenie,
2. Wybór Marszałka Zjazdu,
3. Wybór Prezydjum honorowego,
4. Przemówienia powitalne,
5. Referat kol. Włodz. Varhellego (Nacz. Wydz. VII. DKP. Katowice) „Liga Stow. Urz. Kolej."
6. Odczytanie i przyjęcie regulaminu,
7. Odczytanie i przyjęcie porządku dziennego,
8. Wybór Komisyj: *a)* mandatowej i matki,
   b) organizacyjno-statut.
   c) gospodarczej,
   d) wnioskowej,
9. Odczytanie protokołu z ostatniego zjazdu,
10. Sprawozdanie Zarządu Głównego,
11. „ Gł. Komisji Rewizyjnej,
12. Dyskusja generalna.

Godzina 15·— Przerwa obiadowa.

„ 16·30 Obrady Komisyj.

II. Dzień obrad Zjazdu, sobota 8 czerwca 1929 roku:

Godzina 10·— Dalszy ciąg obrad Zjazdu:

13. Sprawozdanie Komisji mandatowej i uchwały,
14. Sprawozdanie Komisji gospodarczej, dyskusja i uchwały,
15. Sprawozdanie Komisji wnioskowej, dyskusja i uchwały,
16. Sprawozdanie Komisji organiz.-statut., dyskusja i uchwały.

Godzina 14·30 Przerwa obiadowa.

„ 15·30 Dalszy ciąg obrad Zjazdu:

17. Sprawozd. Komisji matki, dyskusja i wybory,
   a) Prezesa i I-go Wiceprezesa,
   b) 12 członków Zarządu Gł.
   c) 4 zastępców czł. Zarządu Gł.
   d) Gł. Komisji Rewizyjnej (4 czł., 2 zast.)
   e) Sądu Polubownego i Honorowego (9 czł., 4 zast.)

III. Dzień Zjazdu, niedziela 9 czerwca 1929 r.

Godzina 10·— Dalszy ciąg obrad Zjazdu:

18. Uroczyste powitanie wycieczki Ligi Słow.
19. Zakończenie Zjazdu i przemówienia końcowe.

Dążymy do scalenia inteligencji kolejarskiej w Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych, ***utrzymujemy*** *stosunki braterskie z urzędnikami Kolei Państw słowiańskich,* ***reprezentujemy i bronimy spraw*** *urzędniczych wobec Władz i społeczeństwa, publikujemy je w* ***„Czasopiśmie"***.

SPRAWOZDANIE PREZYDJUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO Z. U. P.

NA VII. DOROCZNY ZJAZD DELEGATÓW

Szanowni Koledzy!

Znów, jak corocznie, stajemy przed Wami ze sprawozdaniem ze swej działalności. Sprawozdanie nasze, to nie tylko zestawienie wydarzeń i wystąpień Związku, lecz również określenie położenia urzędniczego na morzu ogólnych spraw społecznych i państwowych.

I dlatego w pierwszym rzędzie podnieść możemy, że rok 1928/1929 nie zapisał się żadnemi korzystnemi zgłoskami w kalendarjum świata pracowniczego. Można nawet sumarycznie zaryzykować twierdzenie, że

położenie pracownicze doznało pogorszenia.

I tak, jak w latach ubiegłych mogliśmy utyskiwać na pauperyzacją pracującej inteligencji, tak obecnie, pod względem wynagrodzenia pracy i traktowania, osiągnęliśmy niedostatek pozostałej rzeszy pracowniczej. Sprawy bowiem, z codziennem życiem związane, rozwinęły się do tego stopnia ujemnie, że nędza pracownicza nie może już być nadal łataną, skoro niema miejsca bez łachmanów i blizn.

W dalszym ciągu sprawozdania, przy sposobności omawiania spraw zawodowych, zajmiemy się pociągnięciami Z. Gł. w tej sprawie, tu tylko podnosimy, że beznadziejność uposażenia była przez cały rok kulą u nogi wszystkich prawie Związków, a Zarządy, wobec niemożliwości przeprowadzenia poprawy bytu, skłonne były w wielu wypadkach złożyć nawet mandaty,

nie mogąc wziąć odpowiedzialności

za dalszy bieg wypadków. I rzeczywiście trzeba przysłowiowego uporu polskiego, trzeba tradycji dziejowej polskiego inteligenta, by organizacyjnie pracować w warunkach nieskonkretyzowanych, gdy w parze z głodowemi płacami idzie brak zasadniczych ustaw i przepisów, jak pragmatyka itp.

Jeżeli motto jakie napisać chcielibyśmy nad niniejszem sprawozdaniem, musimy wykuć powiedzenie stare, które było motorem działalności Zarządu Głównego:

Wiara w lepszą przyszłość

Ufność w lepsze jutro, wiara w uznanie pracy inteligenta zajętego w kolejnictwie, kierowała każdym pociągnięciem Zarządu Głównego. który dołożył wszelkich starań, by wykonać polecenia VI-go Zjazdu Delegatów, a występował we wszystkich sprawach, które wymagały bezzwłocznego zajęcia się i uwagi.

Bardzo ważną spuścizną po zeszłorocznym Zjeździe były uchwały plenum i komisyj. Odczytano je zaraz na pierwszem posiedzeniu pozjazdowem Zarządu Gł. i omówiono realizację, zależnie od właściwości uchwał.

Odnośnie uchwał Komisji organizacyjno-statutowej, Zarząd Główny miał olbrzymią pracę, która przy końcu roku sprawozdawczego wyraziła się w

9-ciu regulaminach

wewnętrznych, normujących pracę Zarz. Gł., Wydziału wykonawczego, funduszu pośmiertnego, sekcji instruktorów itp. Praca nad regulaminami była zbiorowa, jeżeli chodzi o ich ostateczne uzgodnienie, lecz w szczegółach odnosi się do II-go wiceprezesa kol. Feliksa Bulsiewicza, który oddał swą wybitną wiedzę organizacyjną, by ująć w paragrafy to, co dotychczas było płynne, względnie opierało się na poszczególnych uchwałach plenum. Regulaminy te są w stadjum stylistycznych poprawek i w następnych zeszytach „Czasopisma“ ukazywać się będą jako dodatek książkowego formatu, który ma być podstawą do pracy każdego działacza Z. U. P., a zarazem zorjentuje każdego członka Związku.

Również uchwały plenum Zjazdu i komisji gospodarczej zostały w całości wykonane, tak, że sprawom książkowości w centrali i środowiskach nic zarzucić nie można. Jest to zgodny wysiłek skarbnika gł. kol. Marjana Czaprańskiego i kol. Włodz. Białowąsa, oparty na zawodowej umiejętności księgowego p. Wierzbickiego.

Przy tej sposobności podnieść należy sprawę

ubezpieczenia zbiorowego,

której Zarząd Główny poświęcił wiele uwagi, konferując z delegatem P. K. O., drem Bronisławem Fellerem (adwokatem z Krakowa), prowadząc korespondencję z Towarzystwami asekuracyjnemi. Wydano też specjalny dodatek do „Czasopisma“ w tej sprawie, a uzyskany materjał przekazujemy stosownej komisji Szan. Kolegów. Ubezpieczeniu, wzgl. jego jednej ważnej odmianie sporo czasu poświęcił kol. Franciszek Schieberl z Krakowa, którego projekt, oparty na długiej pracy i drobiazgowych zestawieniach, przedstawiamy Komisji Zjazdowej. Idzie mianowicie o utworzenie tabeli „B“ do funduszu pośmiertnego, która umożliwi wypłatę zasiłku w potrójnej wysokości, oraz o kasę przezorności. Sprawę tę świadomie pomijamy w niniejszem sprawozdaniu, wiedząc, że należy ona do kompetencji Zjazdu i wymaga zreferowania przez projektodawcę.

I jeszcze szczegół ważny poruszyć musimy, jako wypływający z uchwał minionego Zjazdu. Mamy na myśli pracę w

„Lidze słowian. urzędn. kolej.“

która spowodowała wyjazd prezesa kol. Trześniowskiego i sekretarza gen. kol. Tężyckiego w marcu b. r. do Pragi na konferencję. Wobec obszernego sprawozdania, w kwietniowym zeszycie „Czasopisma“ powtarzanie szczegółów wyjazdu byłoby bezprzedmiotowe. Przypomnieć i podnieść natomiast musimy, że istnienie międzysłowiańskiej Ligi ma doniosłe znaczenie dla zrozumienia przez wyższe czynniki stanowiska pracującej w kolejnictwie inteligencji, co zaznaczyło się podczas audjencji u Prezydenta Republiki Czecho-słowackiej Pana Masaryka. Nie ulega też najmniejszej wątpliwości, że istnienie Ligi każe również naszym krajowym władzom żywiej zainteresować się postulatami urzędniczemi i winno wpłynąć dodatnio na ustosunkowanie się Ministerstwa wobec naszego Związku, który ma być kośćcem kolejnictwa stosownie do wartości odłamu reprezentowanego personelu. Przynależność do Ligi spowodowała zaszczycenie Polski wycieczką urzędników czechosłowackich i jugosłowiańskich, którzy przybywają do nas dnia 8 czerwca na pobyt dwutygodniowy.

Komisja wnioskowa zeszłoroczna dała poważny wynik odnośnie

spraw zawodowych.

Jej uchwały przestudjowano gruntownie na posiedzeniach Zarządu Gł. i Komitetu Wykonawczego. Z wystąpień naszych zasługuje na podniesienie memorjał w sprawie uczczenia dziesięciolecia Niepodległości. Domagaliśmy się w nim wydania pragmatyki, przeszeregowania o jeden szczebel, imiennych kart okresowych dla pracowników, służących ponad 25 lat, oraz nadania „ad personam“ VI-ej grupy uposażenia st. rewidentom i st. komisarzom. Wyjątki z memorjału przesłaliśmy do wiadomości wszystkim Związkom, które — o ile nam wiadomo — podobne postulaty również postawiły. Memorjał ten miał również łączność z odpowiedzią M. K. na nasze wystąpienie z grudnia 1927 r. w sprawach zasadniczych. Odpowiedź cytowana M. K.. znana jest kolegom z zeszytu „Czasopisma“ za sierpień 1928 r. i przekreśliła wszystkie prawie żądania personelu ze średniem wykształceniem.

Występując z memorjałem w przededniu rocznicy 10-lecia, mieliśmy prawo spodziewać się, że Ministerstwo komunikacji w bezpośredni sposób uświetni jubileusz Państwa. Podobną nadzieję rościł sobie ogół personelu kolejowego. Gruntowne rozczarowanie przyniósł dopiero Dz. Urz. M. K. Nr. 24, który nieznacznie podwyższył dodatki nocne, dał amnestję i rozszerzył umundurowanie. Dziennik ten spowodował natychmiastowe wystąpienie Zarządu Głównego przedewszystkiem odnośnie umundurowania, które było niezupełne i pominęło kasjerów towarowych. Odpowiedź na memorjał nadeszła lakoniczna, bo odmowna, odpowiedzi na wystąpienie w sprawie Dziennika Nr. 24 dotychczas niema.

Odnoszenie się M. K. do pracowników ze średniem wykształceniem najlepiej charakteryzuje pismo z dnia 20 października 1928 Nr. I/17858/2/28, któremu polecono Dyrekcjom rozpatrzenie sprawy egzaminów ulgowych wzgl. dopuszczenia st. asystentów, nieposiadających wykształcenia ogólnego, do egzaminów na adjunktów. Uzyskawszy takie pismo wystąpiliśmy dnia 29 października pod l. 802 przedstawiając, że Dziennik Urzędowy Nr. 2 ex 925 wyraźnie określa, iż na stanowiska wyższe, używać można pracownika, nieposiadającego odpowiedniej kwalifikacji tylko w wyjątkowych wypadkach, z tem, że zainteresowani uzupełnią wykształcenie ogólne, a zdolnościami i sumiennością wybijają się ponad przeciętny poziom zwykłych pracowników. Dziennik mówi następnie o możności przeszeregowania w ten sposób 1/3 personelu niższego, który winien złożyć stosowne egzamina. Administracja kolejowa zbyt skwapliwie jednak wykorzystuje możliwości przewidziane i bez liczby wprost przemianowuje na adjunktów, zaś liberalne traktowanie przepisów wytworzyło w st. asystentach pojęcie zupełnej zbędności uzupełniania studjów ogólnych i składania egzaminów fachowych. Przejście na linję powyższych zapatrywań uważamy za katastrofalne dla służby i interesów kolejnictwa. Zażądaliśmy więc, by przy przemianowywaniu na adjunktów Dyrekcje wymagały: posiadania conajmniej 6 klas szkoły średniej i stwierdzenia, że pracownicy ci są rzeczywiście zdolni i wyróżniają się nad poziom; mają tytuł st. asyst. conajmniej 6 lat; złożą z postępem d.brym egzamin fachowy w zakresie dla kandydatów kolejowych.

Wystąpiliśmy też w sprawie przestrzegania współczynników pracy, przyczem M. K. przyznało, że współczynniki bada się jeszcze w dalszym ciągu t. j. w porównaniu z datą wydania rozporządzenia o czasie pracy dość długo. Było też kilka pomniejszych wystąpień.

Najdłużej przeciągła się sprawa głównych memorjałów, skonstruowanych na podstawie uchwał VI Zjazdu delegatów. Odnośne wnioski bowiem były, przed wysłaniem przez Prezydjum, badane szczegółowo przez plenum, Wydział wykonawczy i referentów specjalnych. Nie można jednak sprawy uważać za przetrzymaną, a to wobec innych memorjałów, które w międzyczasie wysłano. Materjał uzyskany, podzieliliśmy na szereg grup, zależnie od właściwości i wnieśli sześć memorjałów, znanych już kolegom z Czasopisma.

Ponowiliśmy prośbę o wydanie pragmatyki, w porozumieniu ze Związkami pracowniczemi, która podzieliłaby personel na kategorje, zależnie od posiadanego cenzusu naukowego (statusy). Podnieśliśmy potrzebę przyjmowania większej liczby kandydatów kolejowych,

argumentując między innemi porównaniem z kolejami niemieckiemi, gdzie dopuszczono do służby małointeligentny materjał, a w rezultacie wydarza tam się o 200% więcej wypadków ruchowych (po uwzględnieniu sieci) niż w krajach, zatrudniających personel o odpowiednim cenzusie naukowym. Żądaliśmy przeprowadzenia rewizji normowania jednostek i stanowisk w kierunku podwyższenia przywiązanych do nich grup uposażeniowych. W sprawie poprawy bytu wystąpiliśmy w memorjałach i „Czasopiśmie". Nie sposób wszystkiego powtarzać, ograniczmay się na stwierdzeniu, że

każde żądanie środowisk przedstawiliśmy w memorjałach.

Gdyby równolegle działała delegatura w Warszawie, owoce nasze byłyby prawdopodobnie znaczne. Niestety instytucja ta w dzisiejszej formie okazała się niepotrzebną.

Środowiska nasze natomiast pracowały intenzywnie, mając na pierwszem miejscu Zarząd okręgowy w Krakowie. Praca tego zarządu jest tak ogólnie znaną, że trudno o niej coś nowego powiedzieć. Usprawniono tam działalność bibljoteki, zebranie „Spółdzielni" wykazało świetny rozrost tej instytucji, w innych okręgach budzi się chęć naśladownictwa, co zapewne w tym roku wyda piękne owoce. Największy przyrost członków zaznaczył się w okręgu lwowskim, co dowodzi, że akcja związkowa toczy się tu żwawo. Lwów założył nowe koło w Drohobyczu. Okręg stanisławowski w roku ubiegłym umocnił koła w Stanisławowie, Chodorowie i Kołomyji, ożywił interwencje w Dyrekcji k. p. Okręg katowicki można wreszcie zaliczyć do środowiska dzielnego, a to dzięki wysiłkom kol. Varhellego, co dało możność utworzenia koła w Rybniku.

Rok ubiegły wydał na świat nowy okręg: Poznań. Dzięki chętnej pracy kolegów Wintera i Bistronia nastąpiło zawiązanie okręgu, liczącego obecnie ponad 70 członków, oraz koła w Poznaniu i Ostrowie. Energja nowego okręgu spowodowała, że w Poznaniu odbywamy tegoroczny zjazd delegatów.

Ogólna praca w Zarządach okręgowych w roku sprawozdawczym wzrosła, gdyż w miarę jak wzmagał się nacisk administracji, rosła też potrzeba umocnienia własnej organizacji, mnożyły się konieczności wystąpień i interwencyj. Również koła miały więcej pracy, wyszukując potrzebne dane dla Zarządu okręgowego, skierowując tam pisma i użalających się członków. Biorąc pod uwagę ilość skutecznych interwencyj, ilość spraw przekazanych Zarządowi Głównemu, stwierdzamy z miłem zadowoleniem, że

Zarządy Okręgowe i Zarządy kół pracowały intenzywnie i sprawnie.

Odpowiednio do tego wzrosła aktywność biura Zarządu Głównego, załatwiającego prócz czystopisów, również ekspedycję „Czasopisma" ewidencję członków (kartoteka) i aktów.

Zarówno odnośnie Biura, jak i działalności środowisk, rzeczywiście trudno coś nowego dodać. Natomiast zanotować trzeba ożywienie życia towarzyskiego we wszystkich środowiskach, co wyraziło się w zebraniach towarzyskich wielu kół, przeprowadzonych pięknie, dających członkom możność godziwej i taniej rozrywki. Zebrania towarzyski odbywały się częstokroć po zgromadzeniach Związku, nieformalną drogą uzgodniono wiele spraw, zżywano się, wymieniano myśli i plany.

Całkowicie nową rzeczą był zwołany w styczniu b.r.

krajowy Zjazd zawiadowców stacyj

do Lwowa, który wypadł — mimo zawieji i mrozów— imponująco i zgromadził prawie 120 uczestników. Część wyłonionych wniosków przedstawiliśmy już M. K. resztę opracowuje kol. Henryk Krogolski, dzielny organizator i referent główny Zjazdu.

Sprawy zawodowe najlepiej charateryzują stosunek Z. U. P. do Władz kolejowych. Wystąpienia nasze przyjmowane tam były rozmaicie. Brak odpowiedzi z M. K. kładziemy na karb okoliczności, że wszystkie zasadnicze sprawy znajdują się w stanie płynnym i Ministerstwo w pierwszym rzędzie nad niemi pracuje. Trudno więc dawać odpowiedzi w kwestjach wciąż jeszcze otwartych, gdyż mogłyby one wpłynąć na ostateczne uregulowanie ustaw zasadniczych. Nie trzeba wreszcie zapomnieć, że kolejnictwo nasze w bieżącym roku znajdowało się przez trzy miesiące w okowach śniegowych a pokonanie trudności ruchowych zaprzątywało uwagę Ministerstwa.

Dyrekcje kolei państw. natomiast chętnie wysłuchiwały naszych wystąpień, a rzeczowa argumentacja w wielu wypadkach korzystnie wpłynęła na załatwienie szeregu spraw osobistych, odstąpionych przez członków do zaopiekowania się i poparcia.

Ze Związkami pracowniczemi utrzymywaliśmy wymianę czasopism, pozatem nie było sposobności zetknięcia się. Fałszywym akordem była polemika z Polskim Związkiem Kolejowców, odnośny materjał otrzymuje Zjazd do zadecydowania. Zatarg powstał właściwie w miejszych ośrodkach tego Związku, które zbyt temperamentnie wyrażały się o pracownikach umysłowych. Pewne kategorje służby pojmują opacznie swe znaczenie w kolejnictwie i pragną bez trudu uzyskać przemianowanie na urzędników. Zarząd Główny P. Z. K. zapewne na podstawie otrzymanych uchwał, wystąpił do Ministerstwa z prośbą o daleko idące względy dla st. asystentów, reflektujących na awans. Współpracownik „Czasopisma" nazwał te apetyty po imieniu, co podjął „Kolejowiec Polski" i wpadając w demagogiczny ton odpowiedział wybitnie zaczepnie. Powtórzyło się to raz jeszcze i zamknięte zostało na razie odezwami Zarządów Głównych naszego Związku i P. Z. K. Znamienny jest fakt, że P. Z. K., związek, który liczy względnie wielu pracowników ze średniem wykształceniem, zdobył się na takie przekreślenie postulatów swych członków

z wykształceniem średniem, którzy przecież byli organizatorami i założycielami tego Związku. Niema też najmniejszej wątpliwości, że atakowanie interesów pracowników ze średniem wykształceniem, musi być równoznaczne z atakowaniem naszego Związku, jako reprezentacji wyłącznej tych pracowników. Z tego też powodu ulec musi rewizji

stosunek Z. U. P. do innych Związków.

Polemikę prowadziło głównie „Czasopismo", które było również atakowane przez pewne pisemko zawodowe, za godną obronę interesów pracownika umysłowego. Wogóle Redakcja miała w tym roku wiele spraw do opublikowania i dała szereg świetnych artykułów. Opóźnienia naszego pisma są minimalne, dobór artykułów staranny. W sprawie tej oddajemy głos kol. Tężyckiemu, który na innem miejscu omawia

50 zeszytów „Czasopisma".

Oto dochodzimy do końca sprawozdania pisanego. Będzie ono w pierwszym dniu obrad ustnie poważnie rozszerzone, gdyż szereg naszkicowanych spraw wymaga ściślejszego potraktowania. Są również sprawy, o których pisać nie chcemy. Będą zreferowane i przedyskutowanie na życzenie delegatów, potem we formie uchwał podane do ogólnej wiadomości.

Pozostają sprawy gospodarcze, funduszów i t. p. Do niniejszego sprawozdania przylega elaborat kasowy, który przemówi dokładniej, niż wydrukowana książka nawet. Komańcza wymagała wkładów, fundusz budowlany za szczupły był do przystąpienia do akcji budowlanej w Hallerowie. Pragnęliśmy sprawę tę połączyć z ubezpieczeniem zbiorowem, jednakowoż nie mając koniecznych gwarancyj powodzenia, nie mogliśmy angażować pieniędzy związkowych. Letnisko w Komańczy uzyskało szafy, jest odnowione i czeka na sezon tegoroczny, by nieść zdrowie kolegom, potrzebującym słońca i odpoczynku. Uchwalonej przebudowy pudeł na letnisko nadmorskie nie uskuteczniliśmy, jakkolwiek wszystko było ku temu przygotowane, z powodu zakazu Starostwa, które nie mogło się zgodzić na takie prowizorjum, z uwagi na wygląd i rozwój miejscowości. Da Bóg, że Hallerowo również stanie dzięki naszym wspólnym wysiłkom, niema bowiem rzeczy niemożliwych dla organizacji świadomej swych sił i obowiązków społecznych.

* * *

Wśród pracy i wysiłków, opisanych powyżej, minął rok administracyjny 1928/29.

Zjazd VII odbywamy w Poznaniu, gdzie w tym samym czasie rozłożyła się Powszechna Wystawa Krajowa.

Patrzymy na to dzieło pracy polskiej z dumą i radością. Olbrzymie pawilony, gigantyczne plany, żmudne wykonanie. W krótkim czasie urósł pomnik energji narodowej, najoczywistszy sprawdzian naszej żywotności.

Patrzymy na dokonane dzieło i uczymy się. Badamy możliwości rozwoju i szukamy drogi do dalszej doskonałości.

Tak jak Powszechna Wystawa Krajowa jest chlubą polskiego społeczeństwa, tak Z. U. P. jest dziełem inteligenta pracującego w kolejnictwie.

Oglądnijcie, Szanowni koledzy, budowę Związkową krytykujcie, lecz

wskażcie drogę dalszego rozwoju w przyszłości.

ZMARŁYM KOLEGOM POŚWIĘCAMY WSPOMNIENIE...

Dobosz Alojzy	**Bandurski Jan**	**Wladich Leon**
Zubrzycki Józef	**Muchowicz Antoni**	**Sokalski Tadeusz**
Jajko Józef	**Kühnberg Ignacy**	**Sękowski Eugenjusz**
Kruczek Józef	**Zborowski Jakób**	**Brosch Karol**
Szyszko Stanisław	**Ojak Michał**	**Fiałek Zygmunt**
Przybyło Stanisław	**Kowalski Feliks**	**Daszkiewicz Karol**

Z FUNDUSZU POŚMIERTNEGO

wypłacono w r. 1928/9 prócz podanych w klepsydrze, zasiłki w następujących wypadkach:

Żona	kolegi	Filipowicza	Córka	kolegi	Kozioła	Syn „	Michałka
Córka	„	Rydla	Córka	„	Lipeńskiego	Żona „	Koniecznego
Żona	„	Varhellego	Córka	„	Baczaka	Syn „	Riszki
Żona	„	Dąbrowickiego	Syn	„	Przybylskiego	Żona, syn kol.	Siweka
Syn	„	Kusznira	Córka	„	Sowizdrzała		

Z. U. P. ELABORAT KASOWY ZA ROK ADMINISTRAC. 1928|9

TABELA I.

BILANS OTWARCIA

z dnia 1 maja 1928 r.

AKTYWA | PASYWA

Wyszczególnienie	zł	gr	Wyszczególnienie	zł	gr
Gotówka w kasie	1.830	07	Długi	500	—
Zapas w P. K. O.	263	48	Fundusz pośmiertny . . .	6.084	09
Zapas w M. K. O.	6.084	09	Rachunek okręgu	215	12
Dolarówki (4 sztuk) . . .	200	—	Majątek	76.749	36
Hallerowo	6.632	—			
Komańcza	61.830	27			
Zaliczki zwrotne	970	—			
Inwentarz w Zarządzie Głównym .	5 738	66			
Razem . .	83.548	57	Razem . .	83.548	57

TABELA II.

ZESTAWIENIE KASOWE

za czas od 1 maja 1928 do 30 kwietnia 1929 r.

PRZYCHODY

Wyszczególnienie	zł	gr
Gotówka w kasie 1 maja 1928 .	1.830	07
Zapas w P. K. O.	263	48
Zapas w M. K. O.	6.084	09
Wpływy na Zarz. Gł. z wkładek członk.	33.423	35
„ „ Okręgi „ „ „	8.458	68
„ „ Fund. pośmiert. z wkładek członk. zaległości, odsetki . .	10.301	07
Wpływy na Fund. budowl. z wkładek członk. i datków . . .	12.700	50
Wpływy z letniska (patrz tab. VII) .	449	25
„ „ odsetek z P. K. O. .	46	19
„ na odznaki	327	50
„ „ przyjęcie wycieczki .	50	—
„ „ numer jubileuszowy „Czasopisma“	25	—
Wpływy z czynszu od Okręgu .	50	—
„ rozmaite: wkładki emerytów, luźnych członków, wpływy bez oznaczenia celu i t. p. . .	550	02
Razem . .	74.559	20

ROZCHODY

Wyszczególnienie	zł	gr
Wydatki na dotacje dla Okręgów .	8.192	57
Wydatki na zasiłki pośmiertne i dotacje pośmiertne Okręgów .	6.803	74
Wydatki na inwestycje budowlane i przewłasz. Hallerowa . .	5.042	08
Wydatki na propagandę i subwencje (patrz tab. VIII) . . .	1.598	88
Wydatki na odznaki . . .	250	—
Wydatki administracyjne: personal pomocniczy, portorja, koszty manipulacyjne i t. p.	2.508	88
Wydatki reprezentacyjne: dodatki prezydjum, djety posiedzeń Wydziału, koszty Waln. Zjazdu i t. p.	10.592	09
Wydatki organizacyjne w Warszawie	260	—
Wydatki na lokal: czynsz, światło, opał i t. p.	5.076	41
Wydatki na „Czasopismo“: druk, honorarja autorskie i ekspedycja .	9.275	08
Wydatki na pomoc prawną . .	80	—
Pokrycie długu w M. K. O. . .	500	—
Pokrycie zaległej dotacji z r. administracyjnego 1927/28 . .	215	12
Gotówka w kasie 30 kwietnia 1929	1.746	14
Zapas w P. K. O.	10.561	53
Zapas w M. K. O.	8,978	23
Zapas i udział w Spółdzielni Kraków	1.300	—
Suma majątku (tab. III) 80.212·—		
Inwestyc. 5.042·08 75.170·91		
Majątek bilansu 30./IV. 1928 76.749·36 1.578·45		
Razem . .	74.559	20

TABELA III.

WYKAZ SALD

na dniu 30 kwietnia 1929

AKTYWA | PASYWA

Wyszczególnienie	zł	gr	Wyszczególnienie	zł	gr
Kasa (gotówka)	1.746	14	Fundusz przyjęcia wycieczki . .	50	—
P. K. O. (zapas)	10.561	53	Fundusz Nru jubileuszowego „Czasopisma“	25	—
M. K. O. (zapas)	8.978	23	Czynsz od Okręgu za lokal . .	50	—
Spółdzielnia zapas i udział . .	1.300	—	Odznaki	77	50
Dolarówki (4 sztuk) . . .	200	—	Odsetki	46	19
Komańcza . , . . .	65.537	28	Nadwyżka wpływów z letniska .	449	25
Hallerowo	6.731	63	Wpływy na Zarząd Główny . .	33.423	35
Ruchomości w Zarządzie Głównym .	5.088	66	Wpływy rozmaite	550	02
Zaliczki zwrotne	970	—	Fundusz pośmiertny . . .	9.581	42
Koszty administracyjne . . .	2 508	88	Fundusz budowlany . . .	6.059	54
Koszty reprezentacyjne . . .	10.592	09	Fundusz dotacyjny	266	11
Koszty organizacyjne . . .	260	—	Majątek Związku	80.212	99
Lokal	5.076	41			
„Czasopismo“	9.275	08			
Pomoc prawna	80	—			
Amortyzacja letniska i ruchomości .	1.885	44			
Razem . .	130.791	37	Razem . .	130.791	37

TABELA IV.

BILANS ZAMKNIĘCIA

na dniu 30 kwietnia 1929

AKTYWA | PASYWA

Wyszczególnienie	zł	gr	Wyszczególnienie	zł	gr
Gotówka w kasie	1.746	14	Fundusz pośmiertny . . .	9.581	42
Zapas w P. K. O.	10.561	53	„ budowlany . . .	6.059	54
Zapas w M. K. O. pośm. 8.381·42			„ dotacyjny (Kraków IV) .	266	11
Kwota wolna . . . 596·81	8.978	23	„ przyjęcia wycieczki . .	50	—
Zapas w Spółdz. (fund. pośm.) .	1.200	—	„ Nru jubil. „Czasopisma“ .	25	—
Udział w Spółdzielni . . .	100	—	Saldo majątku . . 80.212·99		
Dolarówki (4 sztuk) . . .	200	—	Saldo bilansu wynik. (t. V) 4.918·41	85.131	40
Komańcza 66.772·71					
1.235·44 — 2% amortyz.	65.537	28			
Hallerowo	6.731	63			
Ruchom. 5.738·66					
650·— 10% amortyz.	5.088	66			
Zaliczki zwrotne	970	—			
Razem . .	101.113	47	Razem . .	101.113	47

TABELA V.

BILANS WYDATKÓW I WPŁYWÓW

na dniu 30 kwietnia 1929

PASYWA | AKTYWA

Wyszczególnienie	zł	gr	Wyszczególnienie	zł	gr
Koszty administracyjne . . .	2.508	88	Lokal . . , . . .	50	—
„ reprezentacyjne . . .	10.592	09	Odznaki	77	50
„ organizacyjne . . .	260	—	Odsetki	46	19
Lokal	5.076	41	Letnisko	449	25
„Czasopismo“	9.275	08	Wpływy do Zarządu Głównego .	33.423	35
Pomoc prawna	80	—	Wpływy rozmaite	550	02
Amortyzacja . . . 1.235·44					
650·—	1.885	44			
Sa	4.918	41			
Razem . .	34.596	31	Razem . .	34.596	31

TABELA VI.

WYKONANIE BUDŻETU 1928/9

AKTYWA

Wyszczególnienie	Preliminarz (złotych)	Rzeczywiste (złotych)	+ (złotych)	— (złotych)
Wkładki dla Zarz. Gł. . . .	32.760·—	33.423·35	663·35	
Fundusz budowlany . . .	10.140·—	12.700·50	2.560·50	
Dochód z letniska	1.200·—	449·25		750·75
Odsetki	—	46·19	46·19	
Odznaki	—	77·50	77·50	
Na przyjęcie wycieczki . .	—	50·00	50·00	
„ Nr. jubileusz. „Czasop.“	—	25·00	25·00	
Czynsz od okręgu	—	50·00	50·00	
Rozmaite	—	550·02	550·02	
Razem	44.100·—	47.371·81	4.022·56	750·75
— . . .		—3.271·81		3.271·81
Ogółem . . .	44.100·—	44.100·—	4.022·56	4.022·56

ZESTAWIENIE:

	47.371·81
Gotówka l. V. 1928 . . .	1.830·07
P. K. O.	263·48
Niezapłacona za IV, br. dotacja Krakowa	266·11
Ogółem . . .	49.731·47

PASYWA

Wyszczególnienie	Rzeczywiste (złotych)	Preliminarz (złotych)	+ (złotych)	— (złotych)
Koszty administracyjne: siły biurowe . . 1.500·—; wydatki biurowe . 1.200·—; renum. księgowego 250·—	2.508·88	2.950·—	441·12	
Koszty reprezentacyjne: prezydjum . . . 3.900·—; dyjety . . . . 1.750·—; Zjazd delegatów . 4.650·—; posiedz. Zarz. Gł. 2.500·—	10.592·09	12.800·—	2.207·91	
Czasopismo	9.275·08	9.000·—		275·08
Lokal	5.076·41	5.200·—	123·59	
Pomoc prawna	80·—	1.500·—	1.420·—	
Wyrównanie długu	500·—	510·—	10·—	
Budowa letniska (patrz VIII) . . . 5.042·08; 1.598·88	6.640·96	10.140·—	3.499·04	
Organizacja O. Warszawa .	260·00	2.000·—	1.740·—	
Wypłata zaległej dotacji z r. 1927/8	215·12	—	—	215·12
Kupno udziałów Spółdzielni	100·00	—	—	100·00
Razem . . .	35.248·54	44.100·—	9.441·66	590·24
+ . . .	8.851·46			8.851·46
Ogółem . . .	44.100·—	44.100·—	9.441·66	9.441·66

ZESTAWIENIE:

	35.248·54
Gotówka 30. IV. 1929 . .	1.746·14
P. K. O.	10.561·53
Wolna kwota w MKO. . .	596·81
Sa zestawienia kasow. (T. II).	1.578·45
	49.731·08

Ogólna suma rzeczywistych przychodów większa o zł. 3.271·81 niż preliminowano
„ „ „ rozchodów mniejsza o „ 8.851·46 „ „

TABELA VII.

RACHUNEK ADMINISTRACJI LETNISKA

WYSZCZEGÓLNIENIE	zł	gr	zł	gr
Kasa w Komańczy przychody	12.288	31		
rozchody	10.643	86	1.644	45
zysk przy końcu sezonu	1.644	45		
wydano na inwestycje	1.033	79		
Do kasy Zarządu Głównego odprowadzono gotówką	610	66		
Kasa Zarządu Głównego, przychody			105	—
			1.749	45
Wydatki na dozorcę, konserwację budowli i t. p. rozchody . . .			1.300	20
Zysk z letniska 30 kwietnia 1929			449	25

TABELA VIII.

WYDATKI

nieprzewidziane, pokryte z funduszu budowlanego wzgl. uchwały Wydziału

Wyszczególnienie	zł	gr	zł	gr
Subwencja Okręgu Katowice	100	—		
Deficyt Okręgu Kraków	120	—		
Datek z okazji 10-lecia Rzeczypospolitej Polski	500	—		
Zapomoga kol. Huczki	100	—		
Bibljoteka	200	—		
Zjazd Zawiadowców	125	—	1.145	—
Paszporty do Pragi	22	—		
Stemple	7	40		
Depesze	10	85		
„	2	—		
„	11	63		
Dyjety prezesa	200	—		
„ sekretarza	200	—	453	88
Razem . .			1.598	88

TABELA IX.

WKŁADKI I DOTACJE

Data i Okręg	zł	gr	Data	zł	gr
V. 1928—IV. 1929 Lwów . . .	22.324	96	V. 1928—IV. 1929 . . .	3.341	51
„ „ „ „ Kraków . . .	21.365	46	V. „ —III. „ . .	2.748	09
„ „ „ „ Stanisławów . .	10.057	60	V. „ —IV. „ . .	1.410	29
„ „ „ „ Katowice . .	2.060	86	„ „ „ „ . .	291	10
„ „ „ „ Gdańsk . .	5.477	68			
II. 1929—IV. 1929 Poznań . . .	362	16	II. „ — IV. „ . .	54	04
Razem . .	61.648	72	Razem . .	7.845	03

We Lwowie, dnia 21 maja 1929 roku.

Marjan Czaprański, mp. skarbnik główny — *Wacław Trześniowski*, mp. prezes Zarządu Gł. — *Marjan Wierzbicki*, mp. księgowy

GŁÓWNA KOMISJA REWIZYJNA:

Karol Kuźniarz, mp. — *Adolf Ornstein*, mp.

REGULAMIN OBRAD WALNEGO ZJAZDU DELEGATÓW

§ 1. W Zjeździe biorą udział **z głosem decydującym:** Delegaci, wybrani w myśl postanowień statutu przez Walne Zebrania Kół w stosunku: 1 delegat na 50 członków, członkowie Zarządu Głównego i prezesi wzgl. wiceprezesi Zarządów Okręgowych, jakoteż członkowie Głównej Komisji Rewizyjnej — **z głosem doradczym zaś:**

a) zaproszeni senatorzy i posłowie do Sejmu,
b) przedstawiciele Władz Państwowych i Kolejowych,
c) przedstawiciele Związków i Stowarzyszeń,
d) przedstawiciele prasy,
e) członkowi honorowi.

Uczestnikom z głosem doradczym i informacyjnym nie przysługuje prawo stawiania wniosków, ani też brania udziału w głosowaniu.

§ 2. Marszałek Zjazdu powołuje 4 sekretarzy Zjazdu z grona Delegatów lub członków Zarządu Gł., z których równocześnie urząduje dwóch zmieniając się co trzy godziny.

§ 3. Zjazd odbywa obrady według zatwierdzonego porządku dziennego.

§ 4. Delegaci winni być zaopatrzeni w pisemne mandaty, uwierzytelnione przez Zarządy Kół. Dowody te składają przed rozpoczęciem Zjazdu w Sekretarjacie Zjazdu.

§ 5. Zjazd powołuje komisje w miarę potrzeby i uznania dla szczegółowego rozpatrzenia i opracowania zgłoszonych wniosków.

§ 6. Wszystkie wnioski składać należy przed rozpoczęciem obrad na piśmie w Sekretarjacie Zjazdu. Nie dotyczy to oczywista wniosków, wyłonionych przez Komisje.

§ 7. Przemówienia dyskusyjne ogranicza się do 10 minut, przemówienia zaś w sprawach formalnych i osobistych, których dopuszczenie zależy od uznania Marszałka Zjazdu, do 3 minut, z wyjątkiem przemówień nad sprawozdaniem administracyjnem i kasowem.

§ 8. Przemówienia z miejsc są niedopuszczalne.

§ 9. Marszałek udziela mówcom głosu w tym porządku, w jakim się do głosu zapisali. Gdy zostanie postawiony wniosek na zamknięcie dyskusji, zamyka się listę mowców po jej ewentualnem uzupełnieniu, a po uchwaleniu takiego wniosku nie może nikt więcej w danej sprawie głosu otrzymać.

§ 10. Nikt nie może przemawiać w jednej i tej samej sprawie więcej, jak dwa razy.

§ 11. Mówcy winni się trzymać tematu, objętego danym punktem porządku dziennego. W przeciwnym razie jest Marszałek obowiązany i uprawniony zwrócić uwagę przemawiającemu, że odbiega od tematu. a gdyby to ostrzeżenie nie odniosło skutku, głos odebrać.

§ 12. Jeżeli do głosu w jednej i tej samej sprawie zapisze się więcej niż sześciu mowców, Marszałek ma prawo zarządzić wybór mówców generalnych. W tym celu po odczytaniu zapisanych do głosu, wzywa ich do wyboru jednego mówcy za i jednego przeciw, którym po kolei udziela głosu.

§ 13. Po zamknięciu dyskusji, a przed przystąpieniem do głosowania, odczytuje Marszałek jeszcze raz dany wniosek.

§ 14. Głosowanie jawne odbywa się przez podniesienie rąk, głosowanie tajne zaś zapomocą kartek, rozdzielanych przez sekretarzy. Głosy oddane na innych kartkach uznane będą za nieważne.

§ 15. Wyniki głosowania ogłasza przewodniczący.

§ 16. Celem łatwiejszego odróżnienia uczestników, uprawnionych do głosowania, od nieposiadających tego prawa, zajmują ci ostatni miejsca, wskazane przez przewodniczącego.

§ 17. Sekretarze Zjazdu prowadzą listę obecnych i protokół obrad.

§ 18. Regulamin obowiązuje, po przyjęciu go do wiadomości przez uczestników Zjazdu, przewodniczący zaś jest odpowiedzialuy za ścisłe stosowanie go w czasie obrad.

Lwów, w maju 1929. **Zarząd Główny.**

50-ty ZESZYT „CZASOPISMA“

(Uwagi „technicznego“ redaktora)

Oto mamy przed sobą 50-ty zeszyt „Czasopisma“. 50 zeszytów, 50 miesięcy; spory szmat czasu. Lecz czas ten wyżyliśmy jednym tchem w wyścigu hardym i bezkompromisowym. I zostawiając za sobą 50 miesięczników, jak kamieni dla wytyczenia drogi, staliśmy się... „jubilatami“. Niechże mi wolno będzie zabrać głos z okazji jubileuszu i przeglądając pracowite strony „Czasopisma“ wypowiedzieć parę słów na granicy 50 miesięcy, kiedy to organ Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych nabiera sił do wielu jeszcze lat publicystycznej działalności.

„Czasopismo“ urodziło się we Lwowie w maju 1925 r. Jest to właściwie data reinkarnacji, gdyż już grubo przed wojną wychodziło pismo małop. urzędników kolejowych pod tym tytułem. „Czasopismo“ urodziło się za prezesury Edmunda Hilczera, w okolicznościach, które nie wróżyły mu długiego życia. Nie wiem jak tam wówczas było na posiedzeniach Zarządu Głównego, faktem jest jednak, że na zebraniu Koła we Lwowie — Podzamczu, śp. prezes Hilczer po zreferowaniu spraw związkowych powiedział parę zgryźliwych acz zachęcających słów pod adresem ludzi „którzy mogliby się przyczynić do wydawania pisma związku, a niechcą“. Zaraz na drugi dzień poprosiłem o informacje w tej sprawie i z miejsca otrzymałem mandat „redaktora technicznego“, który dźwigam do dnia dzisiejszego.

Wspomniałem o trudnych warunkach. Mam na myśli tekę redakcyjną. Była ona przeraźliwie pusta. Kol. Hilczer pisał listy na wszystkie strony, lecz początkowo środowiska milczały. Pierwszy odpowiedział Kraków. Przyszły stamtąd dwie prace, kolegów Gądka i Schieberla. Radość wielka zapanowała, gdyż było z czem zacząć. Jeden artykuł nadesłał kol. Jan Waligórski ze Lwowa, resztę dorobiło się i wyszedł pierwszy zeszyt. Zwracałem się do ludzi mocnych w piórze, a przedsiębiorczych, lecz początkowo kiwali głowami i dziwili się, że jest do tego stopnia zwarjowana persona, by wierzyć w możność trwałego utrzymania organu związkowego. Później i oni zaczęli pisać i coraz to lepiej działo się na ulicy Studziennej 4 we Lwowie. Ciekawy mógłby łatwo przekonać się, że „Studzienna 4“ była niczem innem jak — dworcem „Lwów-Podzamcze“.

W wędrówce po biurach zwracałem się do każdego, kto znał sprawy zawodowe i organizacyjne, umiał pisać i interesował się życiem urzędnika. Zdobyłem w ten sposób Dra Marjana Paklikowskiego, który piękny nadesłał artykuł, nie skąpiąc materjału literackiego, o czem jednak nie wolno mi pisać z uwagi na obowiązującą tajemnicę redakcyjną. Drukuje też u nas kol. Przetocki i kol. Hagen oraz wielu innych pracowników wytrawnych i ogólnie znanych, podpisujących się Moka, Prawdzic, Gees, i t. p.

Ale to przyszło dopiero później. Pierwszy zeszyt rozszedł się do Kół, a teka została pusta. Następnie wyszedł dodatek, poświęcony informacjom o Dorocznym Zjeździe Delegatów. Było tego tylko 4 strony, a obserwatorzy myśleli, że spadliśmy gwałtownie z 24 stron

na cztery! Lecz za kilka dni wyszedł zeszyt zjazdowy, a w serca przyjaciół wstąpiła słodka nadzieja w przyszłość. Pracowaliśmy dzielnie i sumiennie znajdując przyjaźne uwagi nietylko w kołach związkowców, lecz i w prasie zawodowej i codziennej.

Grono współpracowników powiększało się. Przyszedł nieoceniony i pracowity kol. Stanisław Tarczyński, zwracający baczne oko na aktualja zawodowe. Kiedykolwiek Wysokie Ministerstwo pomyślało o pragmatyce, uposażeniu itp., już w „Czasopiśmie" znalazł się odpowiedni artykuł, naświetlając, pilnując i krzywdę urzędniczą głosząc całemu społeczeństwu. Możliwości eksploatacyjne bada, ciekawe zestawienia przysyła kol. Stanisław Gądek niezrównany teoretyk i szperacz kolejnictwa. Kol Hilczer czytał skrypta, uśmiechał się, poprawiał szkła na nosie i tekst. Wspominam dziś jego świetne artykuły na tematy zawodowe, których był wytrawnym znawcą. Ja pisałem wszystko, co było potrzebne do zmontowania zeszytu. Nie mogę powiedzieć, że miałem mało wolnego miejsca w „Czasopiśmie"! Trzeba było tekst ożywić, zachęcić do czytania, ująć, dodać, podkreślić.

W „Czasopiśmie" były pułapki na czytelników i piszących. To jest zawsze i wszędzie, w każdej gazecie świata: niema się czego wstydzić. Dawaliśmy więc artykuły nie mające pozornie nic wspólnego ze sprawami urzędniczemi. Tekst każdego zeszytu przeplatany był różnorodnemi wiadomościami, uwagami, myślami i wycinkami. Różnorodność interesuje. Czytelnicy nasi czytali Vademecum obywatela, lub artykuł sportowy, a choćby „Mój Kącik", potem artykuł, który początkowo mógł wydawać się suchym i nudnym, sumarycznie przeczytali całe „Czasopismo" podali je żonie, zainteresowali siebie i rodziny Związkiem, przyszli na zgromadzenie, lub zebranie towarzyskie, weszli do komitetu i przystąpili do gromadnej pracy. Dobry i życzliwy kontakt Redakcji i czytelników ośmielał i zachęcał kolegów, nadsyłali ciekawe artykuły, stawali się współpracownikami.

Coraz to lepiej działo się Redakcji, kontakt z ogółem członków umacniał się, przychodzili nowi, wnosząc świeże zapasy energji, inicjatywy i pomysłów. Mamy więc świetne prace kol. dyrektora Tadeusza Weicha, kilku prawników! pewien młody inżynier pisze o stuleciu parowozu, inny, starszy, o hamulcach. Sprawy zawiadowców stacyj referuje kol. Henryk Krogulski, kasowe kol. Herlinger, sprawy ruchowców kontroler eksploatacyjny obok dyżurnego ruchu, sprawy Komańczy kol. Korwin, i t. d., i t. d

Zaprawdę, nie można wymienić wszystkich, kryjących się skromnie pod pseudonimami i kryptogramami. Wielu artykułów nie podpisywałem zarówno ja, jak i inni bliżsi współpracownicy. Dlaczego? Poprostu człek jest zadowolony, że skończy artykuł i zeszyt wychodzi, poco się jeszcze sadzić na podpis... Przecież „Czasopismo" to nie jest ambicja jednostki, lecz praca obywatelska dla dobra Związku i kolejnictwa. Tak rozumieją swe obowiązki wszyscy, stojący w naszej pracy redakcyjnej. I przekonanie to musi im nadal towarzyszyć!

Charakter gromadny „Czasopisma" najlepiej wykazuje dział „Życie Związku". Są tam sprawozdania ze wszystkich środowisk organizacyjnych, wyjątki uchwał i rezolucyj. I jeżeli dłuższy czas w „Życiu" niema wzmianki o Okręgu, czy Kole, znać, że w środowisku tem bezpośrednie życie nieco szwankuje. I podnieść należy chlubną zasługę kolegów Sekretarzy, że za pierwszy obowiązek uważali nadesłanie sprawozdania z wydarzeń Związkowych na linji.

A teraz streszczenie i nauka na przyszłość.

„Czasopismo" ma ustaloną sławę organu poważnego i aktualnego. Recenzenci innych pism nazywają nasz styl ostrym, postulaty bezwzględnemi, narzucaną od czasu do czasu polemikę określa się jako rzeczową, słuszną i konieczną. „Czasopismo" w przyszłości, mając za podstawę zdobyte już uznanie, kontynuować musi dotychczasową politykę, wiedząc, że więcej zdziałać może logika i rzeczowość, niż demagogiczne popisy, rozdmuchiwanie antagonizmów, niedobrane koalicje itp.

W ramach więc rzeczowości i racjonalnego krytycyzmu płynąć musi ogólna polityka „Czasopisma".

Ponadto, podobnie jak usunięte już działy, skurczyć się muszą artykuły informacyjne i abstrakcyjne, na korzyść spraw zawodowych. Tu muszą przyjść wierne reprodukcje pism, skierowanych do Władz kolejowych w sprawach ogólnych. Najlepszy nawet artykuł nie potrafi dostać się na stół referenta, natomiast powtórzony w prasie memorjał zachęci referenta do opracowania sprawy, przełożonego zaś zmusi do zażądania relacji, zwłaszcza, gdy i prasa codzienna wystąpienia nasze powtórzy i streści. Podobny moment zauważyliśmy odnośnie naszych memorjałów z kwietnia, o których wspomniała cała prasa polska. W tych sprawach może dużo zdziałać rozsądny tenor publikacyj „Czasopisma", a nie kierunek brukowy, rozpanoszony w poczytnych dziś niestety pismach codziennych. Przez to mam na celu podkreślenie dzisiejszego stanu rzeczy, a nie obawna przyszłość. Nie ulega bowiem najmniejszej wątpliwości, że Redakcja „Czasopisma" w dobrze zrozumiałym interesie Związku, w jak najszerszej skali zastosuje dotychczasowe doświadczenie wydawnicze.

Poza reprodukcjami memorjałów przystąpić też należałoby do rozpisywania ankiet, nagradzania szarad rozwiązanych itp. Dotychczasowe nasze wysiłki w tym kierunku były nagrodzone dość nikłym wynikiem. W przyszłości Redakcja rozpisywać będzie ankiety na tematy bardziej popularne, ale częściej. Trzebaby też rozpisywać konkursy na artykuły społeczne i zawodowe, ożywić dyskusję itp. W programie Związku winna też leżeć zmiana tytułu pisma, zamieszczanie klisz itp. W roku bieżącym dodać należałoby w grudniu spis treści całego rocznika, który obecnie ma kolejną paginację, pomyśleć o ewent. wydaniu kalendarza i w. i.

To byłoby prawie wszystko. Słowo „prawie" piszę świadomie, gdyż Zjazd Delegatów zapewne w tym roku życzliwiej zajmie się „Czasopismem" a wyniki dyskusji dadzą zapewne kilka pozytywnych uchwał.

Na tem kończę swe uwagi „redaktora technicznego". Niechże krytycy zabiorą głos, a po przestudjowaniu wydanych 50-ciu zeszytów, wytyczą drogę do dalszych sukcesów dla dobra Związku i zrzeszonych kolegów.

Józef Tężycki.

P. S. Od przeprowadzenia kampanji ogłoszeniowej i wydania zeszytu ozdobnego musiałem odstąpić z powodów postronnych, które mi pracę utrudniały. *Tżc*

Lwów, Szumlańskich 17.
Listy i druki dla Zarządu Głównego, „Czasopisma". Zarządu Okręgowego i Zarządu Koła Miejsc. we Lwowie,

Lwów, Dyrekcja kolei, Zygmuntowska 1 II. p.
na ręce Skarbnika Głównego kol. Marjana Czaprańskiego wszelkie przesyłki pieniężne dla Zarządu Głównego.

KASA PRZEZORNOŚCI

W dniu 24 III. 1929 odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie człoków Spółdzielni Oszczędności i Kredytu U. P. K. w Krakowie.

Sprawozdanie roczne wykazuje pomyślny rozwój tej instytucji. Liczy ona 160 członków, kapitał własny (udziałowy) wynosi 8.000 zł., a wkłady oszczędnościowe około 5.000 zł. Coraz liczniej przystępują do Spółdzielni także koledzy zamiejscowi.

Walne Zgromadzenie uchwaliło jednomyślnie zaprowadzić w Spółdzielni t. zw. „Kasę przezorności". „Kasa" ta weszła w życie z dniem 1 maja b. r. Celem tej „Kasy" jest umożliwienie członkom robienie systematycznych oszczędności, drogą drobnych wkładek miesięcznych. Każdy członek stworzy sobie z czasem poważniejszy fundusz, czy to na „czarną godzinę", czy też na inny cel, np. posagowy, emerytalny i t. p.

Celowość i konieczność takiego funduszu dla jednostki, uznana jest dziś powszechnie. Wielkie Związki pracowników wprowadzają podobne fundusze przymusowo dla wszystkich członków, pod różnemi nazwami (np. Z. Z. K. „fundusz emerytalny").

Mógłby ktoś powiedzieć, że i bez Związków, względnie Spółdzielni potrafi uciułać pewne oszczędności. Teoretycznie rzecz biorąc. miałby rację, praktyka jednak przeczy temu, gdyż tylko minimalny odsetek kolegów myśli o „jutrze", robi oszczędności, a to w formie kosztownych ubezpieczeń na życie.

Nasza Spółdzielnia, przez zaprowadzenie „Kasy przezorności", da swym członkom więcej, niż mogą dać w tym względzie Związki, P. K. O. i towarzystwa asekuracyjne.

Członek bowiem sam decyduje o swym dochodzie z tej instytucji, gdyż Walne Zgromadzenie ustala każdocześnie wysokość przypisać się mających odsetek; a ponieważ także dochód z kapitału udziałowego (dywidendę) przypisywać się będzie na poczet wkładek do „Kasy przezorności", przeto śmiało rzec można, że dochód z wszystkich obrotów Spółdzielni zamieni się na oszczędności członka. Pośrednią korzyścią dla członka jest to, że wzrasta jego zdolność kredytowa, że Spółdzielnia rosnąc szybko w kapitał, będzie mogła udzielać coraz wyższego kredytu, że kredyt ten będzie coraz lepiej zabezpieczony.

Według „Regulaminu Kasy przezorności", zatwierdzonego przez Walne Zgromadzenie, każdy członek Spółdzielni, który wpłacił już swe dwa udziały (razem 100 zł), obowiązany jest należeć do „Kasy Przezorności", t. j. obowiązany jest wpłacać stale gotówką wkładki oszczędności, a ponadto nie podejmować ze Spółdzielni, w formie gotówki, dywidend uzyskanych z udziałów członkowskich, lecz dywidendy te przelewać jako dodatkowe wkładki oszczędności do „Kasy Przezorności" (art. 1).

Uwaga. Jest uzasadniona nadzieja, że Spółdzielnia będzie mogła przyznawać 6% dywidendy od udziałów (tylko od pełno wpłaconych 100 zł), co wyniesie dla odnośnego członka 50 groszy miesięcznie, jeśli więc członek wpłacać będzie gotówką do „Kasy Przezorności" np. 1 zł miesięcznie, to uwzględniając przypisaną dywidendę, zaliczać mu się będzie do „Kasy Przezorności" tak, jakby wpłacał do niej 1 zł 50 gr miesięcznie.

Art. 4. Wkładka gotówkowa wynosi co najmniej 12 zł rocznie. Dopuszczalne są też wkładki wielokrotne (24 zł, 36 zł, 48 zł i t. d.). Kwoty te należy wpłacać w 12 tu równych ratach miesięcznych, lub dowolnych terminach i kwotach, jednak zawsze jako wpłaty z góry.

Uwaga. Członek deklaruje np., że wpłacać będzie 24 zł rocznie. Może je wpłacać po 2 zł miesięcznie. Wskazanem jest dla członków zamiejscowych, celem uniknięcia opłat manipulacyjnych w P. K. O., aby członek wpłacał rzadziej, ale zawsze z góry, a więc w danym wypadku np. co drugi miesiąc po 4 zł.

W razie, gdyby członek, który deklarował więcej niż 12 zł rocznie, nie mógł z biegiem czasu wpłacać deklarowanej kwoty w całości, deklarowaną kwotę redukuje się do dowolnej wielokrotności liczby 12, jednak najmniej do kwoty 12 zł rocznie.

Art. 6. Do „Kasy Przezorności" wpłacane wkładki, jak i przelane doń dywidendy, Spółdzielnia traktuje jako t. zw. „wkłady oszczędnościowe wiązane". Wypłacane one będą każdocześnie, za 30-dniowem wypowiedzeniem, jednak tylko po czasokresach co najmniej 10 letnich, licząc od daty pierwszej wkładki danego czasokresu, choćby uczestnik, który pozostał nadal członkiem Spółdzielni, przestał w międzyczasie wpłacać wkładki do „Kasy przezorności".

Uwaga. Np. członek, należący przez 20 lat do „Kasy Przezorności", może po upływie pierwszych 10 lat podjąć kapitał z odsetkami i dywidendami, a po upływie drugich lat 10 może po raz drugi podjąć narosłą mu wierzytelność.

W wyjątkowych wypadkach, godnych uwzględnienia (np. nieszczęśliwy wypadek członka), Rada nadzorcza może zezwolić na wcześniejszą wypłatę wierzytelności z „Kasy Przezorności", t. j. bez względu na czasokres oszczędnościowy i termin wypowiedzenia.

W wypadku wystąpienia członka ze Spółdzielni, wierzytelność z „Kasy Przezorności" wypłaci się równocześnie ze zwrotem udziału członkowskiego (vide statut).

W wypadku śmierci członka, wierzytelność z „Kasy Przezorności" Spółdzielnia wypłaca spadkokiercy (wzgl. uprawnionej osobie, instytucji) za 30 dniowym wypowiedzeniem, bez względu na czasokres oszczędnościowy. Wierzytelność tę Spółdzielnia wypłaci bezzwłocznie (bez poprzedniego wypowiedzenia), jeżeli członek poprzednio naznaczył spadkobiercę w sposób dla „Zastrzeżeń ogólnych" przepisany (patrz „Regulamin Wkładów Oszczędności").

Art. 7. Członek może poczynić „zastrzeżenia szczegółowe" co do mającej się wypłacić w przyszłości wierzytelności; może np. zastrzec, aby wierzytelność tę Spółdzielnia wypłaciła obcej osobie, lub tylko w razie pewnego wydarzenia i t. p.

Dla „zastrzeżeń szczególnych" miarodajne są postanowienia „Regulaminu Wkładów Oszczędności", które należy analogicznie stosować.

Art. 8. Do wkładek gotówkowych i dywidend, wpływających prawidłowo do „Kasy Przezorności", Spółdzielnia stosuje procent składany, kapitalizację półroczną, stopę procentową według uchwały Walnego Zgromadzenia; podatek od kapitałów ponosi Spółdzielnia. Poszczególne drobne wydatki (porto pocztowe, opłaty manipulacyjne P. K. O. i t. p.) pokrywają odnośni członkowie płacąc gotówką.

Art. 9. Spółdzielni przysługuje prawo ściągania wkładek i ubocznych należytości do „Kasy Przezorności" z wszelkich poborów członka (czynnych i emerytalnych).

W razie płatności wierzytelności z „Kasy Przezorności", Spółdzielni przysługuje prawo potrącenia wszelkich swych należytości z kwot, mających się wypłacić, a to bez osobnego zawiadomienia osoby (instytucji), uprawnionej do podjęcia wierzytelności z „Kasy Przezorności".

Art. 10. Do członka Spółdzielni, który mimo upomnienia uchyla się przez dalsze dwa miesiące od uiszczenia wkładek do „Kasy Przezorności", należy stosowac ograniczenia w udzielaniu kredytu w rozmiarach określonych ogólnie przez Radę nadzorczą.

* * *

Porównując, na podstawie powyższego, „Kasę Przezorności" z jakąkolwiek inną instytucją ubezpieczeniową, przekonamy się, że warunki, jakie daje nam „Kasa Przezorności", są dogodniejsze od warunków, wszelkich innych instytucyj.

Tu, jak i tam, istnieje przymus kontynuowania wkładek; w naszej „Kasie Przezorności" spada on jednak do minimum (1 zł miesięcznie); termin podjęcia narosłego kapitału i odsetek wynosi u nas lat 10, podczas gdy umowy ubezpieczeniowe zawiera się na co najmniej lat 15; wysokość wkładki u nas nie zależy od wieku członka; członek ma prawo zawsze otrzymać w Spółdzielni pożyczkę pod zastaw swych wierzytelności Jak wzrasta kapitał, wpłacany miesięcznie do „Kasy Przezorności", wykazaliśmy w marcowym numerze (dodatku) naszego „Czasopisma" — tu, dla przypomnienia, powtórzymy tylko dwie cyfry: kto wpłaca miesięcznie 3 zł gotówką, to po uwzględnieniu dywidend otrzymuje po 10 latach 564 zł, a po 15 latach 993 zł.

Korzyści, któreśmy tu naszkicowali, są zupełnie realne; obliczone są one na podstawie tych faktycznych możliwości, jakie już obecnie w Spółdzielni istnieją. W dalszej przyszłości, przy pomyślnym rozwoju Spółdzielni, korzyści z „Kasy Przezorności" będą większe. Z czystych zysków „Kasy Przezorności" będzie można utworzyć specjalny fundusz pośmiertny, z którego to funduszu, w razie przedwczesnej śmierci członka, spadkobiercy otrzymają specjalną wyrównawczą dopłatę do należnej im wierzytelności.

Urzeczywistniony będzie wtedy ideał ubezpieczenia, gdyż członek, na wypadek przedwczesnej śmierci będzie ubezpieczony, mimo, że nie ponosił z tego tytułu żadnych ciężarów, Spółdzielnia zaś nie będzie ponosiła żadnego ryzyka w związku z ewentualną przedwczesną śmiercią członka.

Schieberl Franciszek

ZAGADNIENIA KOMUNIKACYJNE

VII.

Dokończenie.

C) WALKA NIEMCÓW Z PORTAMI POLSKI.

GDYNIA

„Pana premjera Bartla witałby w Gdańsku p. Sahm dużo chłodniej, gdyby nie to, że p. minister Kwiatkowski pospieszył się w ostatnich latach z robotami w Gdyni"... Tak pisał jeden z dziennikarzy polskich z okazji wizyty naszego szefa rządu w Wolnem Mieście Gdańsku.

I słusznie! Wszak pamiętamy wszyscy, niedawne jeszcze szowinistyczne wystąpienia Gdańszczan przeciw wszelkim stosunkom przyjaźni z Polską, pamiętamy antypolskie pieniactwo Gdańska na terenie Ligi Narodów, ataki prasy gdańskiej na Polskę i wszystko, co z polskością miało jaką taką łączność. Zbyt głęboko utkwiły w sercach i umysłach Gdańszczan pożegnalne: „Auf Wiedersehen", „Wir kommen bald wieder" i t. p. wypisane na wagonach kolejowych, naładowanych obrońcami niemieckiego „Vaterlandu", opuszczającymi Wolne Miasto na podstawie Traktatu Wersalskiego!

I oto zaledwie minęło dziesięć lat od powstania naszej Rzpltej, która twardo postawiła stopę nad skromnym kawałkiem „dostępu do morza", a już inaczej zachował się Gdańsk wobec premjera Polski, który do Gdańszczan przemawiał już jako możny protektor, jako przedstawiciel Państwa, które w tak krótkim czasie swego istnienia postawiło Wolne Miasto Gdańsk wraz z jego portem na jednem z pierwszych miejsc w północnej Europie i to nie tylko dla dobra Rzpltej, ale i dla dobra Gdańska, jej bowiem „siła gospodarcza jest niezbędnym warunkiem rozkwitu Wolnego Miasta" (słowa z przemówienia premjera). Polska długo nie rewizytowała Gdańska po wizycie p. Sahma w Warszawie, ale wybrała taki czas, kiedy tenże Gdańsk bez przymusu uzna jej protektorat nad sobą. I ten czas nadszedł.

Dziś mogą sobie jeszcze pewne grupy niemieckie urządzać zjazdy antypolskie w Gdańsku i obradować w Artushofie, mogą jeszcze od czasu do czasu gdańskie dzienniki wykrzykiwać na Polskę i nawiązywać do tradycji świetności „Vaterlandu" niemieckiego, ale kupiec gdański — przeliczywszy patrjotyzm na brzęczącą monetę — woli wiązać się stosunkami z Polską, bo handel z Polską, to dla niego kopalnia złota i bogactwa. By Gdańszczanie nie zapominali, że ich dobrobyt i bogactwo od Polski zależy, że Wisłą płynie dla nich złoto, że w razie ich złego humoru może rząd polski zamknąć do kas dopływ tego złota, nad tem czuwać i strażować ma... Gdynia.

I o tej właśnie Gdyni, o tym już dziś prawdziwie polskim porcie słów kilkoro.

Przed sześciu zaledwie laty o niej pomyślano, a już dziś wznoszą się tam gmachy i składy, budują się mola i urządzenia portowe, z miasteczka Gdyni... powstał Gdynia Port. Port, który może się poszczycić zawiązaniem stałej komunikacji pasażerskiej zamorskiej, poza nieregularnym handlem towarowym, port, do którego zawinęło i z którego wyjechało w roku 1928 ogółem 2.201 statków pod różnemi banderami o 1.957 tysiącach ton rej. oraz z 23 tysiącami pasażerów. I dziś już nie tyle sami Gdańszczanie, ale i Niemcy ze zdziwieniem spoglądają na rozwój Gdyni Portu, oraz na rozwój ekspanzji gospodarczej w ogólności.

Wiadomo nam przecież ze statystycznych zestawień, że nasz obrót towarowy wynosi obecnie do 25 miljonów ton, a rocznie wzrasta prawie o jeden miljon ton więcej. Wielki udział biorą w tym obrocie porty obce, niemniej jednak staraniem jest Rzpltej, aby polskie porty, a przedewszystkiem Gdynia, jak największy udział w tym obrocie brały.

Równorzędnie z rozbudową Gdyni Portu, rozbudowuje się sieć linij kolejowych, łączących Gdynię przedewszystkiem z zagłębiem węglowem, z Górnym Śląskiem. Ukończenie zupełne linji kolejowej, łączącej Górny Śląsk z Gdynią da Polsce możność eksportu miljona ton węgla miesięcznie, zaś wykonanie całego planu przebudowy i rozbudowy magistrali kolejowych, mających znaczenie dla eksportu węgla da im zdolność przepustową dzienną 35 pociągów o 150 osiach, co może spowodować miesięczny eksport przez Gdynię jednego miljona ton węgla, nie mówiąc już o innych ładunkach towarów.

Wprawdzie koszty inwestycyjne na powyższą rozbudowę tak Gdyni, jak i linij kolejowych do niej prowadzących są olbrzymie i idą w miljony, niewątpliwie jednak przyniosą one nieobliczone wprost zyski i korzyści. Sam przemysł węglowy górnośląski zdaniem fachowców w tym względzie traci rocznie z powodu opóźniania się budowy linji kol. z Górnego Śląska do Gdyni 70 miljonów złotych!

Jak z powyższego widać, przyniosą Polsce i jej życiu gospodarczemu ogromne korzyści, a zarazem spowodują pomyślny rozwój naszych portów, a głównie Gdyni.

Dlategoto porty polskie, a zwłaszcza Gdynia, stają się celem ataków sąsiednich Niemiec. Tu mają swe źródło te specjalne taryfy niemieckie, o których mówiłem przy polityce taryfowej Niemiec, a dobrze poinformowana „Baltische Presse“ przyniosła z początkiem b. r. wiadomość o usiłowaniach Niemiec co do zrównania taryf kolejowych między Gdańskiem i Gdynią z jednej strony, a niemieckimi portami z drugiej strony. Żądanie to równałoby się upadkowi naszych portów, jeśli zważymy, że podobną umowę zawarli Niemcy z Litwą i Łotwą co spowodowało zamieranie ich własnych portów. W historji Niemiec nie brak tego rodzaju faktów, wystarczy przypomnieć sobie traktaty niemiecko-rosyjskie z roku 1894 i 1904, gdzie Niemcy wyzyskując sytuację polityczną dla Rosji niepomyślną, wymogły dla siebie parytetowe traktowanie pod względem taryf kolejowych portów niemieckich z rosyjskiemi. Dlatego też wiadomość powyższą, przez „Baltische Presse“ podaną, poważnie należy traktować.

Tembardziej należy tą sprawę traktować, że Gdynia, to przecież duma i chluba nasza! To najwyraźniejszy objaw zrozumienia przez miarodajne czynniki naszej ekspanzji gospodarczej, handlu polskiego przez polskie porty pod polską banderą. I dziś trud ten i troska całego narodu miałyby pójść na marne...

To też Gdynią winny zająć się umysły całego narodu. W stronę Gdyni winien zwrócić oczy nasz przemysł i nasze kupiectwo, które pod wpływem apatji, z braku uświadomienia narodowego i obywatelskiego, z winy również dzisiejszych stosunków na rynku pieniężnym i wadliwości naszych taryf kolejowych zezwalają na to, że dzięki dogodniejszym taryfom niemieckim zarobki przewozowe, idące w miljony, przechodzą w obce ręce, w kieszenie niemieckie.

W samym Gdańsku nasz import i eksport pozostawia za koszta przeładunku 15 miljonów fr. zł. rocznie, a do 30 miljonów fr. zł. jako zysk kupiectwa i pośredników gdańskich.

A jeżeli weźmiemy pod uwagę roczny obrót towarów przez porty niemieckie (Brema, Hamburg, Szczecin i Królewiec) ponad jeden miljon ton rocznie, to licząc przeciętnie zarobki obcych pośredników i przewoźników oraz ewentualne obciążenie naszego bilansu płatniczego za każdą tonę sprzedanego lub kupionego towaru via port niemiecki przynajmniej 30 zł. (przewoźne koleją 15 zł., przewoźne morzem 10 zł., koszty portowe 2 zł., zysk pośredników i przewoźników 3 zł.), to otrzymamy wcale pokaźną kwotę, bo ponad 30 miljonów złotych, pozostawioną w rękach niemieckiego pośrednictwa i przewozu.

Zatem ogólnie około 30 miljonów złotych, a 45 miljonów fr. zł. pozostawia nasz handel w rękach obcych przewoźników i pośredników. O ileż tańszy byłby przewóz towarów przez port polski pod polską banderą, a koszta przewozu nie szłyby w obce, często wrogie nam ręce!

Dlatego też trudno nie podziwiać tej myśli państwowej stworzenia i budowy własnego portu i własnej floty handlowej, trudno nie przyklasnąć choćby tym słabym zaczątkom polskiej floty, liczącej zaledwie około 40.000 ton, a jednakowoż zmniejszającej nasz bilans płatniczy o 5 miljonów złotych!

Są to dopiero zaczątki wielkiego portu Gdyni i zaczątki wielkiej polskiej floty handlowej.

Gees

DOKĄD DĄŻYMY?

Przy każdej niemal sposobności podnosimy, że kolejnictwo nasze ze wszystkich dziedzin gospodarki państwowej poczyniło bodaj największe postępy i nie można zaprzeczyć, że jeśli chodzi o usunięcie śladów niszczącej wojny, na linjach, objektach i parku, uczyniono niezwykle wiele i na polu odbudowy kolejnictwa naszego w ścisłem słowa znaczeniu, możemy się pochlubić owocami dziesięcioletniej pracy.

Nie można jednak powiedzieć tego, o usprawnieniu służby, przeciwnie, baczna obserwacja wskazuje raczej na to, że sprawność wykonawczej służby stopniowo zanika, a poziom wiedzy zawodowej pracowników gwałtownie się obniża.

W porze letniej nadchodziły pociągi osobowe ze znacznem opóźnieniem, z powodu bardzo silnej frekwencji letników i wielkiej ilości bagażu, w zimie znowu silne mrozy są powodem wielogodzinnych opóźnień. Czyżbyśmy więc byli zdolni tylko przewozić próżne pociągi przy temperaturze pokojowej?

W lecie należało się spodziewać silnego ruchu letników, w zimie zaś mrozów, jeśli zaś to przewidziano i wydano wszystkie potrzebne zarządzenia i poczyniono należyte przygotowania, czemu należy przypisać smutny fakt, że czy w lecie przy słońcu i pogodzie, czy w zimie przy mrozie i zawieji, nasze pociągi nie kursują regularnie, spóźnieniami obciążają nadmiernie koszta

eksploatacji, podrywają zaufanie do koleji i wątpliwemi czynią skutki papierowych wysiłków w kierunku usprawnienia służby.

Gdzie więc leży przyczyna, że mimo postawienia naszych kolei pod względem technicznym na stopie przedwojennej, sprawność wykonawczej służby pomimo szkolenia na fachowych kursach i setek okólników, stale się obniża?

Wystarczy przyjechać jeden odcinek, by zdumieć się i przerazić zarazem nad lekkomyślnością naszych władz kolejowych, które bezpieczeństwo życia podróżnych i całości taboru oddają w ręce cywilnym chłopaczkom, w czerwonych czapeczkach, których jeszcze bawią obracające się kółka wagonów i snopy iskier wyrzucanych z kominów parowozów.

Czy ci chłopcy, ci absolwenci płatnych kursów kolejowych, czy ci dyżurni ruchu robieni na kolanie, którym każda nie odpowiadająca szablonowi sytuacja sprawia niepokonane trudności, są w stanie dać z siebie w służbie to, czego dzisiejsze kolejnictwo wymaga od dyżurnego ruchu? Służby ruchu nie można się na kursach nauczyć na pamięć, mądrości ruchowej nie naleją płatni pedagogowie, lecz potrzebną rutynę nabyć można po latach pracy w zmiennych warunkach pod twardą ręką, wskazującą celowość wydawanych dyspozycji.

Mówi się dziś i pisze wiele o psychotechnice, jako o środku zapewnienia jak największej wydajności pracy każdej jednostki, przez użycie właściwych ludzi na właściwych miejscach. Na naszych kolejach jednak nie ma zwyczaju pytania się naczelnika stacji, czy przed trzema miesiącami przyjęty telegrafista, zdradza pewne kwalifikacje na dyżurnego ruchu. Powołanie na kurs następuje z urzędu i kandydat na dyżurnego ruchu wałęsa się przez szereg miesięcy pociągami na wykłady, a ponieważ naukę opłacił, nie wypada, by egzaminu nie złożył. Krótka praktyka ruchowa odbyta zwykle w jednej ze stacji, a polegająca na zastępywaniu w nocy śpiącego a w dzień innemi czynnościami zajętego dyżurnego ruchu, półgodzinna pogawędka zwana autoryzacją i dyżurny ruchu już gotowy.

Stary, cesarza pamiętający kierownik pociągu, czy robotnik stacyjny nie wiele sobie robią z takiego dyżurnego ruchu, który im może zaimponować tylko nieznajomością kardynalnych zasad służby ruchu i jej bagatelizowaniem, jak bagatelnym trudem i nakładem pracy doszedł do tego stanowiska.

I czyż należy się dziwić, że z chwilą przybycia pociągu do małej pośredniej stacji, służbę ruchu pełni kierownik pociągu lub robotnik stacyjny, a obydwaj tak jak im jest wygodniej, bez oglądania się na sytuację ogólną, w której wprowadza się chaos przez niepotrzebne zatrzymywanie pociągów przy sygnałach, zmianę wjazdów bez zapowiedzenia i wiele innych codziennie i przy każdym przebiegającym pociągu stwierdzanych nieprawidłowości.

Po to są przecież sygnały, by w razie potrzeby pociąg zatrzymać, lecz o istocie potrzeby jakżeż często nie decyduje ten, któremu oddano władanie tymi sygnałami.

Gdzież jest kontrola raportów z jazdy, która skrupulatnem dochodzeniem każdego nieprzepisanego rozkładem jazdy zatrzymania pociągu, ucząc lub karząc zawsze wpajała przekonanie, że służba ruchu to nie zabawka w czerwoną czapeczkę, a rozkład jazdy, to nie porządek tańców. W raporcie jazdy każdego pociągu wpisuje się sakramentalną formułkę „szybkościomierz dobry" lecz któż porównuje pasek szybkościomierza z zapiskami kierownika pociągu w raporcie z jazdy? Jeśli pociąg bez wypadku doszedł do stacji końcowej, pasek szybkościomierza wraz z raportem z jazdy idą do „statystyki" choć pociąg zatrzymano kilkakrotnie przy sygnale, choć przekroczony został czas jazdy lub postój w stacjach.

Kontrolor ruchu jest gościem na przestrzeni, gdyż ograniczeniem djet za wyjazdy, uznano częstszy jego wyjazd na przydzielony mu odcinek za zbyteczny. Wyjeździwszy swój skąpy ryczałt miesięczny, staje się referentem dyrekcyjnym, a stosując się do znaczenia jakie mu nakreślono w organizującem się kolejnictwie polskiem, spoczywa w swem łożu, a wraz z nim śpią w czasie nocnej służby jego dyżurne owieczki.

Pociągi się wloką, zatrzymują, idą dowody bez wagonów, przesyłki bez dowodów, pociągi czekają, aż ktoś zjawi się do wyładowania, aż konduktorzy pobudzą podróżnych, aż ktoś zjawi się przed biurem ruchu, by uporczywem podnoszeniem latarki dać „rozkaz do odjazdu".

Rozluźnienie dyscypliny i zanik poczucia obowiązku, te najgorsze nabytki powojenne, rozwielmożniły się w kolejnictwie naszem w zastraszający sposób. Naczelnicy przestali karać lenistwo bo ich kary znosiły dyrekcje, dyskredytując ich wobec personelu, przestały karać dyrekcje, wobec nacisku związków pracowniczych, znikła subordynacja, a z nią znika jeszcze szybciej poczucie należytego spełniania swych obowiązków i sprawność służbowa.

Mimo fachowych kursów zanika znajomość przepisów w niezwykle szybkiem tempie, a dla dyrekcji wzrasta kłopot z wyszukaniem odpowiednio wyszkolonych sił fachowych do pokonania bieżącej pracy a cóż dopiero do pokonania wzmożonego ruchu.

Opłakanie przedstawia się poziom fachowych wiadomości dzisiejszych dyżurnych ruchu, nie lepiej jednak a może jeszcze gorzej przedstawia się sytuacja z personelem służby handlowej.

Starzy, wytrawni pracownicy, którzy znajomością służby i należytem pojmowaniem swych obowiązków chronili skarb swego chlebodawcy od nieuczciwych wybiegów nadawców, którzy powierzony kolei jako spedytorowi towar, otaczali należytą opieką, są na wymarciu.

Ich następcy, to pracownicy służby ruchu, przeniesieni za karę do służby handlowej, lub przeniesieni z innych działów służbowych, z powodu reorganizacyjnych, oszczędnościowych poczynań.

Jedni i drudzy pracują szablonowo, niechętnie, uginając się pod ciężarem pracy, w czasie której nie może być mowy o zaglądaniu do rogu obfitości zarządzeń i przepisów wychodzących codziennie.

Żyjąc bez nadziei uznania ich indywidualnych wysiłków i pozaszablonowej pracy, nie mając widoków nadzwyczajnych awansów, czy wynagrodzeń, nie starają się rozszerzyć swej wiedzy zawodowej ponad najkonieczniejszą potrzebę, a rezultatem tego zniechęcenia są tysiące zgłoszeń brakujących i bezdowodowych przesyłek, setki protokołów braków i uszkodzeń.

Szkolenie personelu w stacjach nie wyposażonych w instruktorów, jest fikcją polegającą jedynie na wypełnieniu przepisanych druków, dla zadowolenia wymogów kontroli. Ani przeciążony pracą zawiadowca stacji, będący nierzadko dyżurnym ruchu, stale zaś kasjerem towarowym, stacyjnym, odpowiedzialnym za wszystko cokolwiek się w stacji dzieje, ani wynormo-

wany, przepracowany personel, nie mają czasu na odbywanie faktycznego szkolenia, którego nie można przeprowadzić w godzinie, wobec codziennych zmiennych zarządzeń.

Instruktorzy w dużych stacjach, są tylko prelegentami, na wnikanie, czy z przeczytanych słuchaczom przepisów i zarządzeń pozostało coś w pamięci, nie ma czasu z powodu ogromu materjału i jeszcze większej ilości pracowników przydzielonych z najrozmaitszych działów.

Tak więc urzędowe szkolenie, nie przyczynia się wiele do usprawnienia wykonawczej służby.

Skąpa ilość egzemplarzy instrukcji i przepisów, uniemożliwia obdzielenie nimi większej ilości pracowników, a oszczędności pod tym względem czynione, zaznaczają się jaskrawo ujemnemi skutkami.

Czy stan obecny ulegnie zmianie na lepsze?

Nie, przeciwnie, pogarszać się będzie stale, o ile przedewszystkiem nie zostanie radykalnie zmieniony obecny system gospodarki personalnej.

Obecna zasada, uznająca w kolejnictwie tylko potrzebę zatrudniania pracowników z wykształceniem elementarnem lub wyższem, a tylko wyjątkowo średniem, winna być przedewszystkiem zaniechana.

W interesie każdego przedsiębiorstwa leży uzyskanie jak największej ilości pracowników, których inteligencja sięga poza ramy 24 liter alfabetu, pracownik bowiem inteligentniejszy daje gwarancję większego wczucia się i realnego ustosunkowania do interesów swego chlebodawcy, a towarzysząca inteligencji ambicja, jest zaprzeczeniem bierności spotykanej u większości naszych pracowników służby wykonawczej z wykształceniem elementarnem.

Podniesienie karności aż do granic surowości, winno być zastosowane jako środek leczniczy psychozy powojennej, ilość zaś wykroczeń służobowych wynikłych z nieznajomości przepisów lub zaniedbań winna być miernikiem nadzwyczajnych awansów względnie nawet gotówkowych gratyfikacji.

Ustawa uposażeniowa nie jest regułą wynagrodzenia za maksimum lecz za minimum pracy, gdyż i współczynniki pracy nie określają tego maximum lecz minimum. Kto daje z siebie więcej, kto daje lepszy produkt swej pracy nie wymagający pracy poprawczej innych, pracuje lepiej i ekonomiczniej i odpowiednio winien być wynagrodzony.

Na tory zainteresowania pracowników wynikami ich własnej pracy należy wstąpić co rychlej, a wzmoże się i sprawność służbowa, zmniejszy ilość usterek, zniknie bierność pracowników, jak to stwierdzono na kolejach zagranicznych. *H. K.*

Pod adresem abonentów Bibljoteki Z. O. w Krakowie!

Począwszy **od dnia 1 kwietnia do 30 września** wypożycza Bibljoteka Z. O. książki **we wtorki i piątki** każdego tygodnia (prócz świąt) od godziny 17—18 (sezon letni). Trzyrazowe wypożyczanie książek odbywać się będzie **od 1 października do 31 marca (sezon zimowy)**, a mianowicie we wtorki środy i piątki. Powyższe podajemy do wiadomości tak miejscowych, jak i zamiejscowych abonentów. Warunki abonamentu niezmienione! Zmieniono natomiast na korzyść wypożyczających terminy przetrzymywania książek przez abonentów bez dopłaty za przetrzymanie, jakoteż wysokość tychże dopłat zmniejszono.

Wyszedł „Dodatek I. do katalogu z roku 1928“ i jest do nabycia w bibljotece. Dodajemy, że dzięki ofiarności członków, którzy nie skąpią ofiar tak w książkach, jak i w pieniądzach, bibljoteka liczy obecnie już do 1000 (tysiąc) tomów, a przeszło siedmsetkilkadziesiąt dzieł beletrystycznych prócz dzieł naukowych i zawodowych.

Do abonentów zamiejscowych książki odchodzą z bibljoteki we woreczkach plombowanych przez bibljotekę z cechami tejże bibljoteki. Na całość i nienaruszalność plomb prosimy zwracać uwagę.

Zarząd Bibljoteki Z. O. w Krakowie

DR. BRONISŁAW MAJEWSKI — LWÓW

CHWYTANIE PRZEBIEGU MYŚLOWEGO

(SZKIC)

(Dokończenie)

W historji tego gigantycznego kołowrotu, tego przewalania się płodności ziemi, jej prężności twórczej i zarazem żarłoczności, wzajemnej przemiany, powstał w mózgach żyjątek, które posiadały go w materjalnej i prawie że bez wyrazu formie ów pierwszy zaczątek, jeżeli nie myśli, to odruchu samozachowawczego, ów kierujący życiem pewnego tworu fizyczny instynkt. Instynktem tym poczęły się twory rządzić, wyszukiwać i zwalczać warunki bytu, dostrajać się gromadnie, rozmnażać się i czerpać soki żywotne z otaczającego go podłoża, czy to tworów niższych zwierzęcych, czy to roślinnych; instynktem tym poczęły się twory porządkować oraz klasyfikować odrębne swe upodobania, cechy zewnętrzne, w ułożeniu, barwach i zachowaniu swojego gatunku.

Im bardziej zachodziła potrzeba kierowania się tym instynktem, tem bardziej twardszym stawał się on drogowskazem, tem mniej stawał się on rodzajowym i wprost niezbędnym do kierowania się w życiu zewnętrznym.

Jeżeli się zważy, że zjawiska przyrody okazywały się w całej swej potędze i grozie, jakoby nieokiełznane siły twórcze i burzące, łamały i wskrzeszały życie, musimy przyjąć, iż zjawiska te nie pozostawały bez wpływu na ustrój rdzenny, nerwowy i mózgowy tych tworów, że zjawiska te poczęły żłobić na korach mózgowych swoje specyficzne znaki, ugniatać i uciskać, utrwalać i łączyć na nich pewne przebłyski kombinacji instynktowej. W tym wypadku przyjmujemy powstanie w ówczesnych warunkach również tworu gatunkowo najlepiej rozwiniętego, wyposażonego w drodze rozwoju w fizjologiczne organy najsprawniej funkcjonujące t. j. tworu oznaczonego daleko później mianem pierwotnego człowieka.

A więc na powstanie tego człowieka złożyła się praca przyrody całych wieków i to pracy w każdej jej dziedzinie, więc zwierzęcej, roślinnej, mineralogicznej, chemicznej, światła, nocy, ognia i wody, ażeby ukoronować swe biologiczne metamorfozy i wyprowadzić na czoło wieku swojej twórczości stworzenie najbardziej skomplikowane t. j. właśnie naszego człowieka.

Człowiek ten, powstając z cząstek nieorganicznej meterjalizacji, materjalizował się w procesie swojego tworzenia się w organiczne komórki odrębnie żyjące, lecz lgnące do siebie wzajemnie na mocy wspólnie wytworzonej, rodzajowo jednakowej siły skupiania się, która ulepiała jego kształty i czyniła go całością skończenie zamkniętą, przystosowaną do poruszania się w przestrzeni i życia.

Nie należy sobie wyobrażać, iż pierwsze gatunki tworów wybijających się na czoło wieku i noszących obecnie miano ludzi, to były rącze i zwinne, muskularne i jędrne, olbrzymie

KOLEJE ŻELAZNE W PAŃSTWACH „LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘD. KOLEJ.“

Jednem z najważniejszych zadań, jakie wyznaczyła sobie „Liga słowiańskich urzędników kolejowych“, jest wzajemne poznanie warsztatów pracy i warunków wśród jakich praca ta się wykonuje.

Znaną jest ogólnie rzeczą, że stan warsztatu i warunki pracy stanowią o jej wydatności i wartości.

W poniższym artykule pragniemy podać kolegom w najogólniejszych zarysach stopień rozbudowy linji, stan ilościowy parowozów i taboru, stan roboczy i wyniki pracy kolei w Czechosłowacji, Jugosławji, Bułgarji i Polsce.

Będzie to w przeważnej mierze zestawienie dat statystycznych ścisłych, dotyczących najważniejszych gałęzi służby kolejowej, a temsamem obrazujących całokształt stanu i pracy kolejnictwa w wymienionych krajach.

Linji kolejowe scharakteryzujemy a) długością torów bieżących, ogólną długością w której ujęte będą oprócz torów pod a) także tory stacyjne. Zestawienie także jest bardzo ważne ze względu na to, że przedstawia nam, choćby ogólnie, w którem z Państw w mowie będących, stacje są uposażone w tory lepiej, a w którem gorzej, czyli gdzie praca stacyjna może być wykonywana w warunkach lepszych czy gorszych.

Ważnym również czynnikiem przy osądzaniu ogólnego wyniku pracy, jest stan linji ze względu na krzywizny i wzniesienia, te bowiem warunki wpływają zasadniczo na wydajność trakcji — temsamem na ostateczny efekt gospodarczy.

Stan linji ze względu na wymieniane powyżej punkty, przedstawia się następująco:

Bułgarja posiada tory bieżące o ogólnej długości 2·780 km., ogólna długość torów wprost 2.811 km.

Republika Czechosłowacka posiada bieżących torów 13.358 klm, przy długości torów ogólnej 20·456 km. W Królestwie Jugosłowiańskiem długość torów bieżących wynosi 8.826 km, przy ogólnej długości torów 11.791 km.

Rzeczpospolita Polska posiada torów bieżących 19.377 km, przyczem ogólna ilość torów wynosi 34.733 km.

Z powyższego zestawienia widzimy, że najkorzystniej pod względem uposażenia w tory stacyjne przedstawią się koleje Czechosłowackie, gdy bowiem w Bułgarji na tory stacyjne i inne wypada zaledwie około 25% ogólnej długości, w Czechosłowacji 52%, w Jugosławji 35%, w Polsce jest ich 48%.

Przypatrzmy się teraz warunkom terenowym tych torów.

W Bułgarji mamy 27.75% torów leżących w poziomie, 28.45% torów o wzniesieniu do 5‰, torów mających wzniesienie od 5—10‰ ma Bułgarja 17.75%, zaś od 10—25‰ 26.05%.

W Czechosłowacji przedstawiają się te stosunki następująco: Torów w pozomie 21.79% do 5‰—35%, od 5—10‰—18%, od 10–25‰—23.11%, ponad 25‰ 1.4%.

W Jugosławji leży w poziomie 35 3% torów, wzniesienia do 5‰ posiada 36.6%, od 5—10‰ 13.3%—od 10—25‰—13.45% ponad 25‰ 1.35%.

W Polsce torów w poziomie leżących mamy stosunkowo najmniej, bo tylko 20.4% największy procent bo 38.23% stanowią tory o wzniesieniu do 5‰, następnie 28.26% torów o wzniesieniu od 5—10‰, wzniesień od 10—25‰ posiadamy 11.85% zaś ponad 25‰ 0.88%.

Ogólnie wziąwszy, są stosunki wzniesień na wszystkich omawianych kolejach mniej więcej podobne, co tłumaczyć się daje tem, że wszystkie kraje w mowie będące, składają się z części nizinnych i górzystych w zbliżonym stosunku.

Dla uzupełnienia charakterystyki omawianych linji, podamy jeszcze stosunek procentowy krzywizn.

W Bułgarji torów leżących w linji prostej jest 65.64% — o promieniu krzywizny większym niż 500 m 15.79% – o promieniu mniejszym 18.5%.

W Czechosłowacji przedstawiają się te stosunki w cyfrach 60.62%, 13.23% i 26.15%.

---

i wyposażone w niedopojęcia siłę istoty, gdyż twory te w pierwszych swych okresach rozwoju nie potrzebowały tych wszystkich znamion, a wystarczało im, jeżeli one były bezkształtne, zwolna poruszające się, oślizgłe, jakby galaretowate masy, które pełzały długo i długo po ziemi, zanim nie skrzepły i nie przyjęły form bardziej zwartych, jędrnych, przysposobiwszy sobie dla przeznaczonych celów swoje organy. Twory te miały więc również swój ośrodek, który pobudzał je do życia i chęci wyładowania swojej nagromadzonej od wieków i przekształcającej się energji, a ośrodek ten skupiający w sobie najżywotniejsze zaczątki ruchu i odruchu, nazwijmy teraz mózgiem.

Rozwój mas tych tworów szedł w parze z rozwojem wybijającej się w nich na pierwszy plan komórki, kierującej życiem tego tworu t. j. tego tak zwanego mózgu.

Mózg kierował ruchami tego tworu, starał się go zabezpieczać przed kataklizmami, funkcjonował zatem, jakaby ostrzegawczo i począł wytwarzać w sobie pewne etapy najbardziej pierwotne, któremi przzodował się i kierował w dalszych poruszeniach mas tworu, poczem etapy te utrwalał w swych komórkach i zależnie od tego, czy w dalszych swych poruszeniach zachodziła potrzeba posługiwania się niemi, zużytkowywał je.

Proceder ten odbywał się automatycznie, lecz z pewnem przeznaczeniem i w pewnym użytecznym celu.

Użyteczność ta, przyczyniająca się do rozwoju i rozkwitu tworu człowieka, a względnie odruchowe poczucie użyteczności i wewnętrzna siła wielkiej radości życia, poczęły budzić w mózgu człowieka pewien stan z jednej strony, jakby zdumieniami, a z drugiej strony, jakby chęci zawładnięcia tem wszystkiem, co przynosi korzyść jego organizmowi i przyczynia się do jego rozwoju.

Ta bezmierna i bujna siła, praca człowieka do zużytkowania olbrzymich i niezrozumianych bogactw przyrody, te jej przepotężne w swych orgjach twórczych rozbujałe głosy, te roztętnione pulsem życia kojarzące się płody, pchały człowieka w uściski drgającej życiem i ciepłem materji i otwierały przed nim zagadkę, której pierwotne próby i chęci rozwiązania stawały się zaczątkiem rozgrzewającej się coraz więcej kierowniczki mózgu ludzkiego t. j. tchniętej iskry Bożej — myśli.

Człowiek-twór zaczął pojmować swoje istnienie, zaczął w przebłyskach swojej egzystencji wybierać dogodniejsze warunki swego życia, zaczął kierować się mózgiem, który stał się jego doradcą i ostrzegawczym instynktownym aparatem, zaczął się nim posługiwać, wytwarzając w sobie znaczenie funkcjonowania mózgu przez myśl.

I myśl rosła, olbrzymiała w miarę rozrastania się gatunku ludzkiego wraz z wszystkiemi jego rodzajowemi cechami.

I myśl dojrzewała, jak dojrzewa owoc przyrody i myśl płonęła energją twórczą, jak płonie serce pragnieniem życia.

Myśl ta w swoim rozwoju przechodziła przez szczeble doskonalenia się, myśl ta kształciła komórki mózgowe i zaszczepiała w nie swoją przenośną i do przekazania zdolną energję, która potomstwu rodzaju ludzkiego dawała surowy materjał, z którego potem wyłaniały się w dalszym ciągu rozwojowym wyższe szczeble udoskonalania się do najidealniejszych granic różnorodnych faz myślowych.

I tak myśl zdobyła świat, a ludzie są jej propagatorami.

Koleje Jugosłowiańskie posiadają torów w linji prostej leżących 70.96% — o krzywiznie ponad 500 m, promienia 11.19% o promieniu mniejszym 17.85%.

Długość torów prostych w Polsce wynosi 77.2% krzywizny ponad 500 m promienia 3.71% — poniżej 500 m 19·22%.

Widzimy z powyższego, że pod względem krzywizn linji kolejowych, najlepsze warunki posiadają koleje polskie. Zaznaczyć wypada iż znaczne stosunkowo procenty krzywizn o promieniu mniejszym niż 500 m, tak w Czechosłowacji jak i w Polsce, tłumaczy się tem, że Państwa te mają znaczną stosunkowo ilość kolei wązkotorowych — na których takie promienie krzywizn są dopuszczalne.

Obeznawszy się ze stosunkami na linjach, przyjrzyjmy się teraz uposażeniu w parowozy.

W zestawieniu poniższem, nie będziemy segregowali paroworów według ich serji, ilości uposażonych osi, nie będziemy odróżniać parowozów z jaszczykiem od parowozów kusych, lecz podamy ilości ich ogólne, wyróżniając tylko lokomotywy doktryczne i wagony motorowe.

Koleje Bułgarskie posiadają razem 440 parowozów, czyli 0.19 parowozu na 1 km.

W Republice Czechosłowackiej posiadają koleje 4208 parowozów czyli 0·32 parowozu na 1 km. Ponadto 2 lokomotywy elektryczne i 32 wagony motorowe.

W Jugosławji wynosi stan parowozów 2767, co czyni 0·31% parowozu na 1 klm.

W Polsce wypada przy ogólnej ilości parowozów 6000 — na jeden klm. 0·31 parowozu. Ponadto posiada Polska 22 wagony motorowe. Z powyższego widać, że tak koleje czechosłowackie jak i polskie, uposażone są na 1 klm. linji niemal indentyczną ilością parowozów.

Wagonów osobowych posiadają koleje bułgarskie 500 (22.822 miejsc) czyli 0·22 wagonu na 1 klm.

W Czechosłowacji jest 8338 wagonów osobowych (433.102 miejsc) czyli 0·70 wagonu na 1 klm.

W Jugosławji przy ogólnej ilości wagonów osobowych 3662 (151.124 miejsc) wypada na 1 klm. 0.41 wagonu.

Koleje polskie posiadają 8828 wagonów osobowych (357.481 miejsc), czyli około 0·48 wagonu na 1 km.

W zestawieniu nie odróżniliśmy klas, ani też typów wagonów. Wyposażenie koleji polskich w wagony osobowe, zbliża się do takiegoż wyposażenia kolei Jugosłowiańskich, daleko zaś stoi w tyle za uposażeniem kolei Czechosłowackich.

Przejdźmy teraz do wagonów towarowych. Dla uproszczenia, nie będziemy i tu wyszczególniali różnych rodzajów czy typów. Podamy tylko ilość ich ogólną, zaznaczając w nawiasie ilość osi.

Bułgarja posiada 6.578 wagonów towarowych (13.156 osi), czyli 2·85 wagonów na 1 klm linji.

Stan wagonów towarowych w Czechosłowacji wynosi 108.951 (220.290 osi), co stanowi około 8·5 wagonów na 1 klm.

W Jugosławji przy ogólnej ilości 58.696 wagonów towarowych (129.259 osi), wypada na 1 klm 7·5 wagonu.

Koleje polskie posiadają 145.102 wagonów towarowych (324.920 osi), co czyni 4·5 wagonu na 1 klm.

Z powyższego widać, że pod względem uposażenia w wagony towarowe, stoją koleje polskie na przedostatniem miejscu, tuż przed Bułgarją.

Obeznawszy się z warunkami linji i uposażeniem koleji w parowozy i tabor, przystąpmy do zestawienia wyników pracy na poszczególnych kolejach. Wyniki te ujmiemy w następujące grupy: wynik pracy parowozów i wagonów, ilość przewiozionych pasażerów i towarów.

W Bułgarji przebiegły parowozy w ciągu roku 9,181.819 klm, w tem 8,597.582 klm jako parowozy pociągowe, 316.323 klm jako przyprzęgi wzgl. popychy, 267.914 klm luzem. W służbie przetokowej (licząc 6 klm za godzinę przetoku), przebiegły parowozy 1,581.790 km.

Na 125,927.335 klm przebieżonych przez parowozy w Czechosłowacji, wypada 104,779.890 klm w pociągach, 2,960.873 jako przyprząg względnie popych, zaś 7,228.372 klm na jazdy luzem.

W służbie przetokowej (licząc na jedną godzinę 10 klm) przebiegły parowozy czeskosłow. 48,629.000 km.

Dane powyższe przedstawiają się na kolejach Jugosłowiańskich następująco:

Przejechano 56,248.385 klm w czem w pociągach 47,377.571 klm, jako przyprzęgi względnie popychy 1,865,123 klm, luzem 7,005.691 klm. W przetoku (licząc 6 klm na godzinę) przebiegły parowozy Jugosłowiańskie 13,008.542 klm.

W Polsce przebiegły parowozy w roku ogółem 122,476.353 klm. W liczbie tej przebiegły w pociągach 114,420.935 klm, jako przyprząg względnie popych 1,613.917 klm luzem 6.431.301 klm.

Praca przetokowa (licząc na jedną godzinę 5 klm), równała się przebieżonym 25,198.344 klm.

Przechodząc do pracy taboru zobaczymy, że w Bułgarji wagony osobowe i towarowe wydały 249,979.623 osiokilometrów w Czechosłowacji 4,287,722.243 osiokilometrów, w Jugosławji 1,787,373.467 osiokilometrów, w Polsce zaś 6,916,819.869 osiokilometrów.

Ruch osobowy znamionujący intensywność życia społeczno-gospodarczego podają nam następujące cyfry.

Ogółem przewieziono w Bułgarji 9,241.866 osób (0.09% w kl. I., 2.01% w kl. II., 97.9% w kl. III.). bagazu przewieziono 13.877 ton. Na jedną osobę wypada 63.7 przejechanych kilometrów.

W Czechosłowacji korzystało z przewozu koleją 292,344.731 osób (0.04% w kl. I, 1.37% w kl. II, 98.59% w kl. III.), bagazu przewieziono 128.761 ton. Na jedną osobę wypada 29.77 przejechanych klm.

W Jugosławji przewieziono 39.874.975 osób (0.18% w kl. I., 4.54% w kl. II., 89.59% w kl. III., 5.69% w kl. IV), i 11.894 ton bagażu. Na jedną osobę wypada przeciętnie przejechanych 41.2 klm.

Na kolejach w Polsce przewieziono 159,385.852 osób (0.04% w kl. I., 4.71% w kl. II., 67.27% w kl. III., 27.98% w kl. IV). oraz 54.584 ton bagażu. Na jedną osobę wypada 40.4 przejechanych kilometrów.

Z powyższego widać o ile wyżej stoi życie społeczno-gospodarcze w Czechosłowacji. Gdyby bowiem wziąć za miarę nie wielkość kraju czy stosunek ludności, ale stosunek długości linji kolejowej, to chcąc stanąć na równi z Czechosłowacją musielibyśmy przewieźć około 440,000.000 osób.

W ruchu towarowym przewieziono w Bułgarji przesyłek prywatnych i służbowych razem 678,907.579 ton, (321.182 ton na 1 klm, 1·8 ton na 1 osiokilometr, 1 tona przebywała przeciętnie drogę 160 klm).

W Jugosławji przewieziono razem 2,139,753.472 ton, (242 427 ton na 1 klm, 1·75 ton na 1 osiokilometr przyczem jedna tona przebywała przeciętnie 114 klm.).

Wysokie cyfry wykazuje w przewozie towarowym Czechosłowacja, która przewiozła 11,177,613.834 ton (837.252 ton na jeden klm, 3·77 na jeden osiokilometr 118·89 klm przebiegała jedna tona przeciętnie).

W Polsce przedstawiają się powyższe cyfry następująco. Przewieziono 18,353,000.000 ton, (1,070.395 ton na jeden klm. 3·53 ton na jeden osiokilometr przyczem jedna tona przebiegała przeciętnie 252 klm).

Jak z powyższego widać intensywność ruchu towarowego w Polsce, w przeciwieństwie do ruchu osobowego, stała na równym niemal poziomie z Czechosłowacją, przewyższają kilkakrotnie intensywność ruchu towarowego w Bułgarji czy Jugosławji.

Przyjrzawszy się całokształtowi pracy na kolejach Państw Ligi naszej, zapytajmy się ile też dochodów brutto przyniosła ta praca poszczególnym Zarządom kolejowym.

W Bułgarji przychód ogólny wynosił 1,058,261.781 leva, co czyni 380.666 leva na jeden klm. Przychody kolei Czechosłowackich wynosiły 4,996,565.786 koron czeskich, czyli 374.040 koron czeskich na jeden klm.

Jugosłowiańskie koleje żelazne pobrały za przewozy kwotę 2,332,590.235 dinarów, czyli 264.274 dinary na jeden klm linji.

Koleje polskie wykazują w przychodach 1,341,522,790 złotych czyli 78.241 zł. na jeden klm. W przeliczeniu na złote wypada, że koleje Jugosłowiańskie miały przychodu 377.430.000 zł. koleje zaś Czechosłowackie 1,334,083.104 zł.

Efekt przychodów kolei czechosłowackich wziąwszy stosunek długości linji jest zatem o 50% wyższy aniżeli na kolejach polskich.

Przypatrzmy się teraz rzeczy najważniejszej mianowicie jakiemi siłami pracę powyższą wykonano i zebrano wymienione wpływy.

Na kolejach bułgarskich zajętych było **15.805** pracowników w tem 464 w centrali, 4.556 w służbie drogowej, 5047 w służbie stacyjnej i pociągowej, 5.738 w służbie warsztatowej. Z powyższego wypada 5·67 pracowników na jeden klm linji, względnie 6·32 pracowników na 100.000 osiokilometrów. Stosunek ten w Czechosłowacji przedstawia się najkorzystniej ze wszystkich.

Ogólna liczba pracowników wynosiła **162.114** z czego w Ministerstwach i Dyrekcjach 7.130, w służbie drogowej 41.327, w służbie stacyjnej 49.860, w służbie pociągowej 19.517, w służbie trakcji 22.483, reszta w służbie warsztatowej.

Wypada zatem w Czechosłowacji na jeden klm linji 12·13 pracowników przy 3·78 na 100.000 osiokilometrów.

W Jugosławji pracowało w kolejnictwie **70.727** osób, z tego w ministerstwie i dyrekcjach 3.527, w służbie drogowej 22.335, w służbie stacyjnej 15.034, w służbie pociągowej 5.564, w służbie trakcji 3.759, reszta w warsztatach.

Na jeden klm linji pracowało 8 pracownikow, na każde zaś 100.000 osiokilometrów pracowników 4·2. Przejdźmy teraz do interesujących dat odnośnych w kolejnictwie polskiem.

Polskie koleje miały razem **160.931** pracowników, z tego w dyrekcjach 6,176, w służbie drogowej 26.586 w służbie stacyjnej 45.348, w służbie pociągowej 15.271, w służbie trakcyjnej 18.261 reszta w warsztatach (około 42.000). Wypadło zatem w Polsce 8 34 pracownika na jeden klm linji wzgl. 2.33 na 100.000 osiokilometrów.

Widzimy z powyższego, że najgorzej uposażone w personel są koleje polskie. Gdy bowiem na każde 100.000 osiokilometrów wypada w Bułgarji 6.32, w Czechosłowacji 3.78, w Jugosławji 4·2 pracowników, tęsamą pracę wykonać musi w Polsce 2·33 sił pracowniczych Ogólny stan — gdyby go radzili porównać ze stanem w Czechosłowacji, biorąc za miarę, tylko ten miernik pracy w osiokilometrach powinien wynosić w Polsce 240.000 pracowników.

Ze wszystkich powyższych zestawień bije w oczy, że najsprawniej pracują koleje Czechosłowackie.

Zrozumiały one, że oszczędność robiona na ilości pracowników nie jest dobrym sposobem do rozwinięcia kolejnictwa. Przy 13.000 klm linji i personale wynoszącym 162.114 ludzi osiągnęły one przychodu niemal tyle, ile koleje polskie przy swych 19.000 klm linji i tylko 160.931 pracownikach.

A weźmy jeszcze jedną ogromnie ważną rzecz pod uwagę.

Na kolejach Czechosłowackich na wyżej wymienioną ilość kilometrów i pracowników zajętych jest przeszło 6000 pracowników z wykształceniem średniem, w Jugosławji na blisko 9000 klm, 70.727 pracowników zwyż 2000 posiada wykształcenie średnie, podczas gdy w Polsce na 19.000 klm i 161.000 pracowników zaledwie nieco ponad 2000 zajętych jest pracowników z wykształceniem średniem.

Cyfry te mówią same za siebie. Może nasze czynniki miarodajne, zechcą nad stosunkiem tym pomyśleć głębiej, a zestawienie wyników prac — wskaże im właściwą drogę usprawnienia kolei polskich i podniesienia ich dochodowości.

W szkicu tym rzuciliśmy ogólny obraz stanu kolejnictwa i wyników pracy w Państwach Ligi do której należymy, obraz ten ogólny naświetlimy szczegółowymi rozważaniami w następnych numerach „Czasopisma".

Wszystkie w niniejszym artykule podane daty zaczerpnięte są z wydawnictw „Internationale Eisenbahnstatistik" Jahrgang 1927, wydanego w Paryżu, a dotyczą one roku 1926. *Korwin.*

WYCIECZKA „LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘDN. KOL." W POLSCE

Z inicjatywy dzielnego Prezesa kol. Bedřich Novàka, przybędzie do Polski dnia 8 czerwca b. r. wycieczka „Ligi Słow. Urzędn. Kolejowych" składająca się z około 45 uczestników, w tem kilka pań i p. Jana Pospišila, dyrektora departamentu ministerstwa kolei czechosłowackich. W wycieczce wezmą udział głównie koledzy z Czechosłowacji, ponadto 2 kolegów Jugosłowian.

Program wycieczki obejmuje zwiedzenie Poznania i Powszechnej Wystawy Krajowej (8 i 9 czerwca); będzie ona powitaną tam przez VII Zjazd Delegatów naszego Związku. Dzień 11 i 12 czerwca spędzi wycieczka na zwiedzeniu portu i miasta Gdańska, Gdyni, Helu itp., dzień 13 i 14 wypada na Warszawę.

15 czerwca powitamy wycieczkę we Lwowie. Urozmaicony program przewiduje zwiedzenie Lwowa i okolicy, zaś dnia 16 t. m. odwiedzenie pobojowiska legjonistów czeskich pod Zborowem. Następny dzień da wycieczce możność zapoznania się z Zagłębiem naftowem, dzień 18 poświęcony jest odpoczynkowi w Komańczy. 20 i 21

czerwca spędzi wycieczka w Krakowie na przeglądaniu prastarych zabytków. Nie ominie też dalszych okolic, jak Wieliczkę, ze sławną kopalnią soli.

Dnia 22 czerwca 1929 r. odjazd przez Zebrzydowice.

Po zapodaniu tych suchych wiadomości, pozwalamy sobie wyrazić nadzieję, że wszystkie okręgi, które będą miały zaszczyt goszczenia wycieczki na swem terytorjum zainteresują się żywo ułatwieniem pobytu naszych kolegów słowiańskich.

Członkowie pobratymczych narodów, które po wojnie uzyskaty swobodę, względnie doznały złączenia w jednem państwie, przyjeżdżają do Polski, by poznać nasz kraj, jego zabytki, zwyczaje i rozwój. Członkowie wycieczki to równocześnie nasi koledzy zawodowi, pracujący w kolejnictwie słowiańskich państw, w równie ciężkich co i my warunkach.

Niech znajdą u nas wypoczynek, braterski uścisk dłoni.

Łączymy się z naszymi kołami i okręgami i wznosimy okrzyk, oraz serdeczne powitanie!

Witajcie Bracia Słowianie!

Witajcie koledzy! *Zarząd Główny Z. U. P.*

NASI PASAŻEROWIE

Przed kilku laty obchodziło kolejnictwo jubileusz swego stuletniego istnienia, rokrocznie koleje przewożą miljony osób, a jednak odbycie kilkukilometrowej podróży dla olbrzymiej ilości pasażerów kolejowych stanowi epokowy wypadek w ich życiu, będący przedmiotem opowiadań przez wiele miesięcy a nawet lat z powodu doznanych przygód, przedewszystkiem zaś z powodu wycierpianych „szykan".

Nie zawsze i nie wszędzie koleje mogą jeszcze dziś zaspokoić wymagania swych podróżnych, ale też stwierdzić należy, że 90% naszych pasażerów, nie umie używać kolei jako środka komunikacyjnego użyteczności publicznej.

Zachowanie się olbrzymiej większości pasażerów kolejowych, jest dowodem braku społecznego wychowania, nieposzanowania równych praw wszystkich podróżnych, ignorancji zasadniczych praw porządku publicznego i zasad towarzyskiej przyzwoitości.

Wstręt do zapoznania się z zasadami przewozu osób koleją, ignorowanie a nawet często sabotowanie wszelkich przepisów, mających na celu ład i porządek publiczny, niedbalstwo o swój własny interes, oto charakterystyczne cechy ogromnej większości podróżnych kolejowych.

Zarząd kolejowy łoży rokrocznie olbrzymie sumy na wydanie ściennych rozkładów jazdy, które rozwieszone na dworcach, są jedynem autorytatywnem źródłem informacji. Większość jednak podróżnych, nie zdobywa się na trud wyszukania potrzebnych danych z tych rozkładów, lecz przybywszy na stację nagabuje pierwszego lepszego pracownika kolejowego, a świadomość czerpania z niewłaściwego źródła, zniewala ich do szukania potwierdzenia otrzymanej informacji, od każdego po drodze spotkanego kolejarza, i upewniania się u urzędnika ruchu lub naczelnika stacji. Dla zaspokojenia swego lenistwa, nie waha się nasz normalny podróżny przerywać pracę i absorbować swą osobą dziesiątki pracowników, pracujących dla ogólnego dobra czy interesu, nie zastanawia się nad tem, że zaprzątując uwagę pracownika, narazić może, bezpieczeństwo i życie wielu ludzi.

Większość naszych podróżnych wybiera się w podróż po dłuższym namyśle, zapomina jednak stale dowiedzieć się na czas, kiedy odchodzi pociąg, czy będzie miał dogodne połączenia, kiedy wreszcie przybędzie do celu swej podróży. Zziajany, spocony wpada na stację by dowiedzieć się, że pociąg odchodzi dopiero za godzinę, lub co gorsza już rusza ze stacji. Jeśli miał szczęście przybyć za wcześnie, czasu oczekiwania nie wykorzysta na dokładne poinformowanie się, o wszystkich potrzebnych mu danych z rozkładów jazdy, lecz czeka sposobności porozmawiania z kasjerem przy kupnie biletu, nie oglądając się wcale na to, że przy okienku czekają swej kolei inni równouprawnieni podróżni, którym się również śpieszy.

Pomimo, że przy okienkach kasowych, wywieszono napisy wzywające do płacenia za bilety odliczonymi pieniądzmi, pomimo uwidocznienia cenników biletów, większość naszych podróżnych, utrudnia pracę kasjera, opóźnia obsługę wpłaca bowiem stale grubszymi banknotami należytość za bilet, z zasady nie zdradza tajemnicy, którą klasą chce jechać, a przedewszystkiem musi się dokładnie dowiedzieć o czasie odjazdu, połączeniach, czasie przybycia, wozie restauracyjnym i sypialnym, słowem staje przed kasjerem jak rozkładem jazdy.

Nic go nie obchodzi, że czekający za nim podróżni wściekają się, że mogą spóźnić się do pociągu nie nadać bagażu w porę, on płaci za bilet indywidualnie, i żąda indywidualnej obsługi, jakgdyby pracownik kolejowy był jego prywatnym sługą, a nie służył interesom i potrzebom ogółu.

Normalny nasz pasażer, chowa kupiony bilet w najgłębszej skrytce swego ubrania, za skórzanemi oponami portfelu, jakkolwiek wie, że musi go okazać przy wyjściu na peron. Znów więc zatrzymuje cały ruch, ustawia bagaże na podłodze, by inni na nich utykali i przewracali się, i grzebie w kieszeniach w poszukiwaniu biletu.

Zanim wsiądzie do pociągu musi odszukać konduktora, i obdarzyć go pytaniem, o kierunek jazdy pociągu, jakkolwiek w promieniu kilometra nie widzi drugiego pociągu, i jakkolwiek na wagonie obok którego stoi, widnieje decymetrowymi literami wypisany kierunek jazdy.

Dostawszy się wreszcie do wagonu, pozostawia zawsze przy wejściu część swego bagażu, aby dalsi podróżni, którzy się przy wyjściu na peron wykpili, teraz przecież potknęli, i nie patrząc jaki przedział, sadowi się w przedziale dla kobiet, albo też w przedziale dla niepalących, choć sam trzyma papierosa w ustach.

Papiery i odpadki, zamiast poza okno w czasie biegu pociągu, zasadniczo wrzuca się pod siedzenia, stamtąd bowiem najtrudniej je wydobyć, jeśli zaś coś wylewa, stara się oblać szybę wagonu i jego ścianę.

Nic też dziwnego, że wagony kolejowe, przybyłe na końcowe stacje, przedstawiają się raczej jako stajnie. Wysiłki zarządu kolejowego by odpowiedniem urządzeniem wagonów zastąpić podróżnym własny dom, są wyraźnemi dowodami zamiłowania większości naszych

podróżnych do porządku, i wskazują dobitnie jaki w ich domach panuje porządek i czystość.

Wskazówki personalu kolejowego, ostrzegawcze napisy, sygnały wzywające do zajmowania miejsc, to wszystko uważane jest za szykany, godzące w prawo wolnej woli wolnego obywatela.

Krzykliwe zachowanie się, drażniące innych podróżnych, błazeństwa jako objaw humoru, świadczą o zaniku poczucia towarzyskiej przyzwoitości.

Żądanie przyjmowania i wydawania bagażu poza ustalonymi i ogłoszonymi godzinami, choćby to miało za sobą pociągnąć spóźnienie pociągu, przerywanie pracy, czy wypoczynku funkcjonarjuszy, dla załatwienia „grzeczności" oto objawy poszanowania swego i cudzego czasu, jakie się spotyka na każdej stacji i codziennie w setkach wypadków.

Lecz niechby jakiej sprawy za „grzeczność" uważanej nie załatwiono, po myśli i życzeniu, a już grzmią krzyki o porządkach na kolejach, o psiem prawie, pogróżki nauczki przez wujów z ministerstwa, posłów, prasę, pieni się i ordynarnieje dystyngowany przed chwilą jegomość, płacze i mdleje jejmość pasażerka.

Ciekawe światło rzuca urzędowa statystyka, na obecny stosunek publiczności do pracowników i zarządzeń kolejowych, stwierdzająca, że 87% wniesionych zażaleń przez podróżnych, nie miało uzasadnienia, a wymownie świadcząca, że taki procent naszej publiczności, nie umie korzystać z kolei jako środka komunikacyjnego użyteczności publicznej nie umie dostosować się do ogólnych potrzeb ładu i społecznego porządku, nie umie uszanować równych praw i mienia jakoteż wolności osobistej innych współpodróżnych.

W większych ośrodkach ludności, o silnym ruchu ulicznym, z uwagi na ogólny porządek i własne bezpieczeństwo uczy policja chodzić ulicami, lecz nie mniej konieczne byłyby kursa korzystania z kolei dla wielu naszych krytyków porządku panującego na naszych kolejach. *Henryk Krogulski.*

„O CAŁOKSZTAŁT PROGRAMU KOMUNIKACYJNEGO"

Pod powyższym tytułem pojawił się w „Przemyśle i handlu" z kwietnia 1928 r. artykuł pióra inż. Tillingera, mający swą przyczynę w programie Ministerstwa Komunikacji odnośnie budowy nowych linij kolejowych w najbliższych 8 latach t. j. 1928—36, a to celem dostosowania naszej sieci kolejowej do aktualnych potrzeb finansowych.

Program ten jest mniejwięcej taki: W ciągu lat 1928—36 koleje wpłacą rocznie do Skarbu Państwa po 80 miljonów złotych. Ponadto nadwyżka dochodów kolejowych pozwoli na budowę 2.500 km nowych linij kolejowych za sumę 975 miljonów zł., na tabor dla tych linij 380 miljonów zł., na inne wydatki inwestycyjne kolejowe 2,419 miljonów zł. w ciągu 8 lat, czyli około 300 miljonów zł. rocznie.

Uwzględniając, że Polska, jak to już niejednokrotnie wykazywaliśmy na tem miejscu kolegom, stoi w tyle za państwami z nią sąsiadującemi pod względem sieci kolejowej (wystarczy zresztą spojrzeć na mapę sieci kolejowych europejskich). Cieszyć by się nam kolejarzom wypadało, że koleje nasze się rozrastają, że mają zdolność do rozrostu swoim własnym kosztem, że ponadto przyniosą rocznie Skarbowi Państwa wcale pokaźny dochód. I tej radości wcale nie ujmuje ani myśli ujmować kolejnictwu polskiemu p. inż. Tillinger. stara się jednak przy tej sposobności przedstawić, że ogólna polityka komunikacyjna w Polsce jest wadliwa i wymaga zmian i to zmian, które uważa autor powyższego artykułu za równie konieczne, jak konieczną jest, wzgl. jak konieczną okazuje się potrzeba budowy nowych linij kolejowych.

Autor cytowanego artykułu, uważając, że w programie inwestycyjnym winny być uwzględniane i inne środki komunikacyjne. stara się przekonać czynniki w tym kierunku decydujące że poza kolejami żelaznemi ważnym, częstokroć tańszym środkiem komunikacyjnym są drogi bite, a zwłaszcza drogi wodne, a które to środki są u nas w opłananym nieraz stanie, jeśli się weźmie pod uwagę drogi bite, zaś już w całkiem opłakanym nieraz stanie, jeśli pomyślimy o drogach wodnych. Przykładowo w odniesieniu do Zachodu rzecz się ma w ten sposób:

Drogi bite — km:

	na 100 km²	na 1000 mieszkańców
Niemcy	49	4.73
Francja	105	14.43
Polska	11	1.63

Przewozy na głowę ludności — tono-km:

	koleją	drogą wodną
Niemcy (1910) . . .	856	293
Francja	555	131
(Rosja	448	348)
Polska (1926) . . .	600	20

Przykłady powyższe jak wogóle cały prawie artykuł inż. T. wskazują, że za granicą dbają o wszystkie środki komunikacyjne jednakowo, że rozwój sieci komunikacyjnej w Polsce jest nienormalny, że dalej jednostronny jej rozrost powoduje zanik innych środków komunikacyjnych, które gdyby były w ogólnym programie komunikacyjnym uwzględniane i równomiernie traktowane, przyczyniłyby się do podniesienia ogólnego dobrobytu.

Następnie przedstawia autor stagnację w rozwoju komunikacji wodnej w Polsce na przykładzie, który równocześnie jest obrazowem przedstawieniem rozwoju przewozów w komunikacji wodnej w innych państwach. Stagnację tę nazwać można upadkiem.

Oto porównanie (z mapy Symphera) przewozów ładunków w tysiącach ton:

lata:	1875	1910
Na dolnej Wiśle	1,175	820
na Odrze k. Wrocławia . . .	130	3,900
„ „ k. Szczecina . . .	514	3,385
„ Elbie dolnej	600	10.100
„ „ górnej	800	3,640
„ Renie k. Kolonji	2,080	19 000

Oto dane z lat 1875 i 1910. Należy wzrócić uwagę, że zmniejszenie się przewozów drogą wodną przez Gdańsk (a więc Wisłą) hamowane było przez same Niemcy, które port gdański uważały za kopciuszka. Dziś rzecz się ma jeszcze gorzej. Żegluga na Wiśle nie przedstawia jeszcze cyfr przedwojennych, podczas gdy żegluga w Niemczech przewyższyła jeszcze w roku 1925

o 5%, — (w którym to roku upłynęło 100 lat bezczynności polskiej na polu komunikacji wodnej!) Zacofanie Polski pod tym względem nazywa słusznie autor artykułu „niesłychanem“. Niesłychanem jest ono o tyle również, że Polska przygotowuje się i dziś do szerszej działalności na tem polu, nie przygotowuje świeżych kadr inżynierów wodnych, a ci którzy po roku 1919 ukończyli inżynierję wodną, z powodu marnych posad wycofali się z posad państwowych w tym resorcie i zajęli się w prywatnych przedsiębiorstwach więcej zyskownemi meljoracjami rolnemi. Zaś inżynierów z dyplomem ukończenia nauk o budowie sztucznych dróg wodnych można policzyć na palcach u jednej ręki.

A przecież... drogi wodne mają w Polsce ogromną przyszłość, jak to już miał sposobność stwierdzić komitet, wyłoniony z uchwały konferencji w Genui w r. 1921 (o czem pisaliśmy w zeszycie wrześniowym „Czp“ z ub. r.), a jeśli chodzi o porównanie n. p. naszej Wisły z rzeką Loarą, największą z rzek francuskich (całkowite jej dorzecze 121.000 km²), to okaże się, że Wisła wybitnie przewyższa Loarę pod względem zdolności do żeglugi. Np. przy równorzędnych spadkach łożyska całkowite dorzecze Wisły jest 1·64 razy większe, a Loara dorównuje Wiśle pod względem dorzecza dopiero powyżej Narwi. Są jeszcze i inne różnice, jak skośne progi w Loarze, wielka ilość toczonego przez nią piasku i żwiru, co w ostateczności tylko wychodzi na korzyść twierdzenia o wielkiej zdolności komunikacyjnej rzeki Wisły.

Z dotychczasowego przedstawienia sprawy nie wynika jeszcze aby rząd polski lekceważył sobie sprawę dróg wodnych i komunikacji wodnej, jednakowoż wysiłek jego jest skierowany raczej jednostronnie w kierunku rozbudowy głównie sieci kolei żelaznych. Sprawa komunikacji wodnej, regulacji rzek, będących zwłaszcza w b. Kongresówce w stanie zaniedbanym i dzikiem, sprawa budowy kanałów, jest u miarodajnych czynników sprawą jakoby mniejszej wagi.

A tymczasem p. inż. Tillinger dowodzi, że owe 300 miljonów rocznie na budowę samych tylko dróg żelanych wyłożone są sumą stosunkowo bardzo wysoką wkładaną w kosztowne utrzymanie i budowę jedynie linij kolejowych i taboru kolejowego w odniesieniu do sum wyłożonych na ewentualną rozbudowę dróg wodnych. Stąd proponuje, aby kwotę 80 miljonów złotych rocznie, mającą iść do Skarbu Państwa, wyłożyć na budowę dróg bitych i wodnych, a gdyby to okazało się niemożliwem, aby część z zysków koleji, obracanych na inwestycje (z tych 300 miljonów zł. rocznie) obrócić na powyższe cele.

Przy omawianiu kosztów budowy kanałów i regulacji dróg wodnych panuje wśród naszych czynników miarodajnych sceptycyzm, który zdaniem inż. T., ma swe źródło w Ameryce. Przebudowa tamtejszej drogi wodnej New-York Bargd Canal pochłonęła krocie miljonów dolarów (koszta budowy 1 km tej linji wyniosły 182.000 dolarów), „a nie ziściła pokładanych nadziei co do intenzywności ruchu“. Przewóz przy oprocentowaniu kapitału budowy i małej intenzywności ruchu wypada drożej niż koleją. I to nas podobno odstrasza od budowy dróg wodnych. Tymczasem należy wziąć koszta budowy kanałów w różnych krajach i porównać je z sobą, a zobaczymy, że ze sprawą budowy dróg wodnych nie jest tak źle, owszem, jest lepiej, aniżelibyśmy się spodziewali. — W Niemczech zdaniem autora — koszt budowy 1 km kanałów wodnych wynosi od 400.000 do 1 miljona mk czyli 2 miljony zł. W Polsce koszty budowy 1 km kanałów wodnych wyniosą zdaniem autora 600.000 złotych, a przy przebudowie starych kanałów lub kanalizacji rzek spadną do 350.000 zł. (Komitet o którym mowa tu i we wrześniowym zeszycie „Czp“ z ub. roku. określił koszty budowy 1 km kanału na około 1,300.000 zł. Różnica płynie prawdopodobnie stąd, że inż. T. bierze przy budowie kanałów w Polsce ciężar ładunkowy brutto mniej więcej 600 ton). Jeżeli weźmiemy teraz pod uwagę koszty budowy 1 km linji kolejowej w Polsce bez taboru — 390.000 zł. a z taborem 542.000 zł, to z porównania wyniknie, że koszty budowy kanałów w Polsce prawie że równają się kosztom budowy koleji, a jeśli tak, to przychodzi inż. T. do wniosku, że koszty budowy kanałów w Polsce są u nas 5—10 razy tańsze, jak w Ameryce, a 3 razy tańsze, jak w Niemczech. Objaśnia zaś to tem, że przy budowie dróg wodnych głównym wydatkiem jest robocizna, która jest u nas tańsza, gdyż za tę samą robotę bierze robotnik w Polsce tyle złotych, ile niemiec marek, a robotnik amerykański dolarów.

Dalej przy budowie kolei znaczną część pieniędzy pochłania materjał (szyny, tabor i t. d.), który jest może nawet droższy u nas niż w Niemczech i Ameryce, a w każdym razie nie tańszy, niż tam, stąd też koszty budowy linij kolejowych mniej się u nas różnią od kosztów w Niemczech i Ameryce.

A koszty eksploatacji? koszty przewozu? — Ileż więcej kosztuje utrzymanie taboru kolejowego, toru i podtorza, aniżeli utrzymanie dróg wodnych i ich taboru! A sam przewóz, czy nie wymaga na kolejach większego wydatku z powodu większego oporu i większej wagi martwej (tary), związanego z siłą pociągową. A remont taboru i siły pociągowej czy nie wymaga wielkich wkładów, zwłaszcza, że tabor kolejowy prędzej się niszczy i psuje, aniżeli tabor dróg wodnych!

Przypuśćmy w końcu, że koszty przewozu w danym kraju są jednakowe przy przewozie koleją i drogą wodną i wynoszą za 1 tono-km 5 gr., to na kwotę tę składają się na kolejach: materjał 2 gr, robocizna 3 gr., a na drogach wodnych: materjał 1 gr., robocizna 4 gr.

Wziąwszy zatem porównanie z kosztami materjału i kosztami robocizny, okaże się, że głównym czynnikiem decydującym o budowie dróg wodnych jest robocizna, a ta jest w Polsce 6 razy tańsza, niż w Ameryce a 3 razy tańsza niż w Niemczech.

Na tej podstawie się opierając, koszta budowy kanałów i wogóle dróg wodnych w Polsce będą o wiele mniejsze, niż kolei. Dla bardziej poglądowego przedstawienia zestawia inż. T. koszty robotnika w Ameryce, Niemczech i Polsce a zarazem koszty budowy 1 km kanału i dochodzi do wniosku, że jeśli w Ameryce stosunek przewozów wodnych do kolejowych jest niekorzystny, to u nas może być odwrotnie, owszem nawet i w Ameryce, gdzie wrzała zażarta walka między drogami wodnemi a kolejami, stosunek przy doświadczeniu i kalkulacji mógł być różny i zmienny. Koleje tam, gdzie pokonały konkurenta, odbiły sobie poniesione w walce konkurencyjnej straty, (a straty te miały), na kieszeni konsumenta, a z walki tej tak Ameryka, jak i my możemy wyciągnąć tę naukę, że „drogi wodne należy budować tam, gdzie warunki ekonomiczne sprawiają, że robocizna jest tania.“

Na podstawie cennych bardzo uwag, o danych odnośnie eksploatacji niemieckich dróg wodnych i kolei żelaznych inż. Wiiga w „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ zeszyt 3 z 1927 r., uwagach tem cenniejszych, że prawie jedynych w świecie, opartych na przeprowadzonych

w Niemczech w związku z planem reperacyjnym Davesa i konstytucją weimarską badaniach, dochodzi inż. T. do interesujących wniosków, a mianowicie, że wiele większych wkładów wymagają koleje żelazne, aniżeli drogi wodne, że przewóz temi drogami wodnemi musi być tańszy i to nieraz wiele tańszy, albowiem koleje są jedynie rąk ludzkich dziełem, podczas gdy drogi wodne tylko częściowo, że drogi wodne ani tak szybko się nie niszczą ani tabor na nich tak szybko się nie zużywa, jak na kolejach, że tabor ten na kolejach jest droższy, aniżeli na drogach wodnych. Drogi wodne, to często kapitał martwy, który się ożywia, gdy do niego dodać pewne koszty.

I tak „n. p. jezioro Gopło i jeziora Gosławickie przedstawiają drogę wodną o długości 45 km; lecz nie połączone ze sobą są kapitałem martwym, dopóki budowa kanału Warta—Gopło, o ogól. dług. 22 km, nie połączy tych jezior i nie stworzy nowej drogi o dług. 67 km. Węzeł dróg wodnych koło Pińska, skąd w 4 kierunkach kursują parostatki pasażerskie, jest w znacznej mierze również kapitałem martwym, wskutek złego stanu kanału królewskiego. Przebudowa tego kanału nada dużą wartość naturalną drogom wodnym Prypeci". Stąd kapitał, włożony w budowę dróg wodnych, ożywia kapitał martwy, zamknięty bezużytecznie i ostatecznie okazuje większy rezultat użyteczny, aniżeli kapitał włożony w koleje.

Po dalszym szeregu b. cennych obliczeń, których tu nie przytaczamy, aby czytelników nie znudzić i nie przestraszyć cyframi, przychodzi inż. T. do wniosków, że stosunek w kosztach taboru kolejowego, do kosztów taboru dróg wodnych wynosi w Niemczech 2·42 gr., u nas około 2·56 gr. Przy budowie dróg wodnych oszczędność ta wynikająca z przytoczonego stosunku, na taborze byłaby tak duża, że mogłaby pokryć koszty budowy najgłówniejszych dróg wodnych.

Na podstawie powyższych rozważań przychodzi inż T. do bardzo cennych i praktycznych (co najważniejsza) wniosków.

A mianowicie, że „sieć komunikacyjna w Polsce winna być rozpatrywana jako całość, stąd tytuł artykułu cytowanego) składająca się z dróg żelaznych kołowych i wodnych, przeznaczona do najkorzystniejszego dla kraju wykonania przewozów. Kapitał włożony w budowę tych sieci jak i dochody z niej winny być rozpatrywane, jako kapitał i dochody całości i odpowiednio winny być używane na potrzeby tej całości.

Zacofanie Polski pod wzgl. dróg wodnych jest olbrzymie, jeśli ją porównamy z sąsiadem z Zachodu, a jego pracą nad wyzyskiwaniem dróg wodnych winna nas zachęcić do łożenia kapitałów w drogi wodne. Kapitały te pracowałyby intenzywniej, niż w innych przedsiębiorstwach, a ponadto przyniosłyby wielkie pośrednie korzyści.

Ponieważ zrealizowanie programu budowy dróg wodnych wymaga dużych wkładów (regulacja rzek, budowa sztucznych kanałów) należy ją stopniowo prowadzić, a rozpocząć od wyasygnowania na te budowy około 3·5 miljonów zł., którąto kwotę należałoby stopniowo corocznie wydatnie zwiększać. Jako pierwsze winny być podejmowane roboty, któreby leżący obecnie martwy kapitał czyściły (kanał Gopło-Warta z jeziorami, kanał królewski, kanalizacja rzeki Bug i t. d.). Kwoty, przeznaczone na powyższe inwestycje są śmiesznie niskie wobec kwoty 300 miljonów rocznie, przeznaczonej na inwestycje kolejowe, a przeznaczenie tych niskich kwot na budowę dróg wodnych przyczyniłoby się do rozwoju tej zamierającej gałęzi komunikacji w Polsce. Dobrzeby było, aby z kwoty 80 miljonów zł., jakie mają rocznie wpływać, jako czysty dochód z przedsiębiorstwa P. K. P. do Skarbu Państwa, obracać część na budowę dróg wodnych, o ileby jednak nie było to możliwem, należałoby część z owych 300 miljonów złotych przeznaczonych na inwestycje (jednostronne) kolejowe, przeznaczyć na budowę dróg bitych i wodnych.

Wywodom inż. T. należałoby przyklasnąć. Nie ze wszystkiem możliwe jest przeprowadzenie wszystkich życzeń autora tego znakomitego artykułu. Jest to jednak myśl śmiała i otwarcie wypowiedziana, a wskazująca na zbyt może rzeczywiście jednostronnie pojmowanie sprawy rozbudowy naszej sieci komunikacyjnej, jakoteż na korzyści płynące z należytego rozwiązania „całokształtu programu komunikacyjnego".

Stanisław Gądek.

NA BIBLJOTEKĘ

przy Zarządzie Okręgowym w Stanisławowie złożyli w dalszym ciągu:

Kol. Franciszek Honig 3 książki
„ Ludwik Graff 2 książki
„ Franciszek Kuc 2 książki (zupełnie nowe)
„ Artur Bong 2 książki (oprawione)

Przypominamy się dalszej łaskawej pamięci Kolegów, a przedewszystkiem tych Kolegów, wymienionych imiennie w „Czasopiśmie" Nr. 12 (44) z grudnia 1928, którzy na zebraniu dnia 16 listopada 1928 obowiązali się do ofiarowania książek, a dotychczas tego nie uskutecznili.

Bibljoteki przy Z. O. w Krakowie i we Lwowie już otwarte, a w Stanisławowie na razie mowy o tem niema, gdyż Koledzy nie chcą poprzeć usiłowań Z. O., pomimo iż własnowolnie zobowiązali się do zasilenia Bibljoteki książkami, uznając potrzebę stworzenia tejże.

Może to przypomnienie wyrwie Kolegów z apatji i nie pozostanie bez odpowiedzi. Czekamy!

Książki należy przesyłać pod adresem Z. O. w Stanisławowie na ręce kol. Gorzkowskiego (D. K. P. — Wydz. I).

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem M. K. Nr, 378/25. *Z. O. Stanisławów.*

Na Bibljotekę Z. O. Lwów złożyli:

Kol. Migocki 5 zł, kol. Skrabek 5, kol. Filipowicz 5, kol. Bartl 2, kol Ceremuga 15, kol. Krzeczkowski 5, kol. Pistl książkę Daniłowskiego p. t. Księżniczka Tarakonson.

W NOWEJ LIBERJI

W ministerstwie komunikacji trwa od kilku miesięcy praca nad zmianą obecnego umundurowania pracowników kolejowych, uznanego za niedość reprerentacyjne.

Nie wiadomo, czy śmiać się, czy płakać z powodu tej troskliwości o należyte reprezentowanie nędzy pracowniczej, z powodu tej chęci powlekania lakierem dziur bytu pracownika kolejowego.

Dyrekcja warszawska sporządza już modele nowych liberji miejmy więc nadzieję, że w mundurach tych będziemy wyglądali tak, jak wyglądamy w szacie naszych praw, uposażenia, systemizacji stanowisk wszystkich tych sprzecznych z logiką i potrzebami życia zarządzeń warszawskich.

Nie trzeba nam jeszcze utrwalenia stosunku do państwa drogą ustawy pragmatycznej, unifikującej wreszcie po 10 latach prawa i obowiązki kolejarzy trzech zaborów, nie trzeba się zatroszczyć o rewizję nieaktualnej ustawy uposażeniowej, systemizacji stanowisk, współczynników pracy. Niepewność jutra i istotna nędza, mają być przykryte reprezentacyjnym mundurem.

„Wszystko można lecz z ostrożna“ oto nowa dewiza, wcielania w życie w kolejnictwie naszem. Można krzywdzić pracowników pod względem uposażenia lata całe, można spokojnie patrzeć na ich nędzę, lecz trzeba by na zewnątrz nędzarze ci wystąpili reprezentacyjnie, by społeczeństwo patrząc na łachmany, nie upomniało się o godność polskiego urzędnika-żebraka.

Nowe mundury mają mieć kołnierze z kolorowemi dystynkcjami, zależnie od rodzaju wykonywanej służby.

Będziemy więc mieli kolejarzy zielonych, czerwonych, żółtych, głodnych lecz pstrokatych!

Za mała jest jeszcze widocznie przepaść między pracownikami, wynikła z nierównomiernego uposażenia i systemizacji, trzeba ją koniecznie pogłębić, dzieląc kolejarzy na kolory, trzeba zaznaczyć na zewnątrz, że 10-cioletnia praca unifikacyjna naszego kolejnictwa doprowadziła do tego, że ruch, warsztaty, sekcje utrzymania, parowozownie, to osobne państwa kolejowe, mające swe odrębnie znaczone armje.

Te różnokolorowe dystynkcje, przypominają sławny system kartotekowy z pstremi papierkami, tak żywo przypominające złośliwe przysłowie o pstrych głowach.

Cóż nam jednak z tych jaskrawych dystynkcji, jeśli reprezentacyjne mundury będą szyte z materjałów nie lepszych od używanych na worki, jeśli na mundury czekać będą pracownicy latami jak obecnie?

Dość jednak tej blagi i mydlenia oczu obietnicą kolorowych szmatek, trzeba najpierw załatwić sprawy zasadnicze, ustalić byt tysięcy pracowników kolejowych wydaniem pragmatyki służbowej, pomyśleć o zapewnieniu im ludzkich warunków pracy, i należytej ochrony na starość, a dopiero pomyśleć o rzeczach drugorzędnych, opierając umundurowanie przedewszystkiem na pierwszorzędnej jakości materjału, który przemawiać będzie najbardziej reprezentacyjnie. *H. K*

ŻYCIE ZWIĄZKU

KRAKÓW (Okręg. Zjazd Del.)

Porządek dzienny Zjazdu, odbytego dnia 12 maja 1929 r. ogłoszony był uprzednio w okólniku do Zarządów Kół, w Czasopiśmie“ i w „Wiadomościach Okręgowych“. Brzmi on następująco:

1. Zagajenie,
2. Referat Delegata Zarządu ze Lwowa na temat aktualnych zagadnień związkowych i dyskusja,
3. Odczytanie protokołu ostatniego dorocznego Okręgowego Zjazdu Delegatów,
4. Sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu Okręgowego i dyskusja,
5. Sprawozdanie kasowe i wykonanie budżetu w roku 1928/9 i dyskusja,
6. Uchwalenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi Okr.
7. Wybór Zarządu Okręgowego na rok 1929/30,
8. Preliminarz budżetowy na rok 1929/30,
9. Wnioski, interpelacje, życzenia.

Na Zjazd przybyli wszyscy delegaci Kół i członkowie Zarządu Okręgowego, oraz członkowie Zarządu Gł. krakówscy, a nadto zaszczycił Zjazd swą obecnością II wiceprezes Zarządu Głównego Kolega Bulsiewicz, oraz Generalny Sekretarz kol. Tężycki.

Otwarcia Zjazdu dokonał Prezes Okręgu kol. Myśliwiec dziękując tak delegatom i członkom Zarządu Gł. za przybycie. Kilka słów poświęcił pamięci zmarłych członków Okręgu krakowskiego, a to śp. Doboszowi, Sieprawskiemu, Jajce, Kruczkowi, Przybyle, Szyszce i Zubrzyckiemu, którego to przemówienia wysłuchali koledzy delegaci stojąc.

Generalny sekretarz Kol. Tężycki w swem treściwem przemówieniu przedstawił obecnym pracę Zarządu Głównego pokrótce zwracając uwagę na to, że w niedługim czasie usłyszą Koledzy sprawozdanie z akcji Zarządu Głównego na Walnym Zjeździe Delegatów gdzie jest czas i miejsce na dyskusję. Wspomniał zatem o opracowaniu i wysłaniu do Min. Kom. memorjałów, usprawiedliwiał ich duże opóźnienie nadzwyczajnymi warunkami pracy i okolicznościami łagodzącymi ewentualne ostrze zarzutów. Przedstawił krótko stosunek PZK. do naszego Związku, projektowaną wycieczkę do Polski kolegów z C S. D. i S. H. S. i prosił imieniem Zarządu Głów. o jak najgościnniejsze przyjęcie wycieczki przez Okręg krakowski i Zarządy Kół, przez które wycieczka będzie przejeżdżać (Koło Bielsko, Oświęcim, Jasło, Tarnów i Kraków).

Wskazywał sposoby, jakimi można udoskonalić „Czasopismo“, mówił o Redakcji tegoż „Czasopisma“ i jego redagowaniu, prosił o artykuły do niego, zwłaszcza treści zawodowej, wspomniał o założeniu Okręgu w Poznaniu, wykazał wzmożoną pracę w innych Okręgach, np. lwowskim, katowickim (Prezes Varhelly pięknie pracuje), no i krakowskim.

Nastąpiło odczytanie protokołu ostatniego Zjazdu Delegatów, który przyjęto do wiadomości.

Wiceprezes Okręgu kol. Gądek złożył sprawozdanie z działalności Okręgu, którego substratem były „Wiadomości Okręgowe“. Poruszył stosunek naszego Związku do innych Związków w ogólności, a do Związku Prawników i P. Z. K. w szczególności (co do ostatniego z uwagi na jego wystąpienia przeciw naszemu Związkowi), stosunek nasz do innych władz, zwłaszcza do D. K. P., następnie stosunek do Zarządu Głównego, Zarządów Kół, kolegów w Okręgu, do Redakcji „Czasopisma“, której dziękował za umieszczenie notatek krakowskich, audjencje w Dyrekcji (przeszeregowania, mieszkania, przeniesienia, itd. itd.). Dyrekcja, ogólnie mówiąc, rozumiała słuszność naszych postulatów i wielki procent spraw załatwiono pomyślnie.

Poruszył agendy Sekretarjatu, którego agendy w bieżącym roku wzrosły podwójnie. — Przedstawił ruch członków w Okręgu, przyczem okazało się, że w bież. roku przybyło członków 36. Posiedzeń Z. O. odbyło się 12, jedna konferencja Prezesów Kół.

Po sprawozdaniu kolegi Wiceprezesa Gądka kol. Sekretarz Gen. pożegnał obecnych, gdyż śpieszył na ważne posiedzenie we Lwowie.

Księgowy kol. Romański Wł. złożył sprawozdanie z akcji kasowej w Okręgu, które umieszczone jest w „Wiadomościach Okręgowych“, zaznaczając, że w dwu działach preliminowane w ubiegłym roku kwoty przeznaczono kosztem oszczędności w innych działach, prosząc w imieniu Zarządu Okręgowego o dodatkowe zatwierdzenie tych przekroczeń.

Na wniosek kol. Midowicza zatwierdzono jednomyślnie przekroczenia budżetowe.

Nad sprawozdaniami wyłoniła się dyskusja. Otwarł ją kolega Przewodniczący udzielając głosu delegatom najpierw nad sprawozdaniem kasowem.

Po wyjaśnieniach, udzielonych koledze Schieberlowi na wniosek członka Komisji Rewizyjnej, kolegi Chana, udzielono Zarządowi Okręgowemu absolutorjum ze spraw kasowych i gospodarki finansowej.

Wyrażono zarazem na wniozek Kom. Rew. koledze Romańskiemu Wł. podziękowanie za wzorowe prowadzenie ksiąg kasowych, zaś koledze Żwirskiemu za sumienne spełnianie obowiązków skarbnika.

W dyskusji nad sprawozdaniem kol. Gądka wyłoniła się żywa wymiana myśli na temat stosunku naszego Związku do P. Z. K., podczas której okazało się wkońcu, że nawet wybitni zwolennicy P. Z. K. po wyjaśnieniach Z. O. zmienili swe zdanie a przynależność swą do P. Z. K, opierali na bardzo sła-

bych i nie przemawiających do przekonań innych obecnych na Zjeździe argumentach. Uchwały żadnej w powyższej sprawie nie powzięto, gdyż ma być referowana przez Zarząd Główny i ostatecznie załatwiona na Walnym Zjeździe Delegatów.

Z akcji Zarządu Okręgowego wyrażono zadowolenie i podziękowanie za pracę ustępującemu Zarządowi.

Na wniosek kol. Langera uchwalono ustępującemu Z. O. absolutorjum.

Przystąpiono do wyborów. Na wniosek kol. Schieberla wyłoniono z zebranych Komisję-Matkę, która miała się zająć opracowaniem przedłożonej przez ustępujący Z. O. listy nowego Zarządu.

Przed obradami Komisji-Matki kolega Prezes Myśliwiec zwrócił się do zebranych, aby jego osoby nie brano w rachubę przy opracowaniu listy, gdyż obowiązków prezesa nie mógłby należycie spełniać, biorąc udział w Komisji przetokowej której prace po stacjach węzłowych trwać będą nad normalizacją pracy przetokowej cały szereg miesięcy.

Komisja-Matka po naradzie przedstawiła przez usta swego Przewodniczącego kol. Midowicza następujący skład nowego Zarządu Okręgowego:

Prezes Okręgu: kol. Gądek Stanisław,

Członkowie Zarządu: Myśliwiec Piotr, Smagowicz Michał, Sowiński Michał, Bartosz Teofil, Romański Wład, Romański Miecz, Pasiut Teofil, Żwirski Tadeusz,

Zastępcy: Górecki Maksymil., Śmigla Roman, Kozak Józef, a nadto jeden członek do kooptacji z przestrzeni,

Komisja Rew.: Borecki Włodzimierz, Hoffman Stanisław, Nalepa Jan,

Zastępcy: Olszowski Fr., Ostrowski Antoni.

Lista powyższa została przyjęta przez aklamację. Kolega Myśliwiec podziękował zebranym za dotychczasowe zaufanie do jego osoby i oddał przewodnictwo kol. Gądkowi.

Z kolei przedłożył kol. Romański Wł. preliminarz budżetowy na rok 1929/30 z prośbą o jego zatwierdzenie.

Kolega Midorowicz zwrócił uwagę, że w preliminarzu brak jest pozycji wydatków na propagandę, których jednak Z. O. nie przewidywał z braku funduszów. Zaprojektowano zatem, aby ewentualne nadwyżki z dochodów stałych obracano na propagandę.

Przed przejściem do wniosków kolega Langer zwrócił się do kolegi Myśliwca imieniem zebranych delegatów z podziękowaniem za dotychczasową pracę w organizacji i prosząc go o nią nadal, co zebrani przyjęli oklaskami.

Zjazd uchwalił 56 wniosków, ale o tem napiszemy już w sprawozdaniu ze Zjazdu Delegatów, gdzie będą poruszone te wnioski.

PRZEMYŚL.

Dnia 26. marca br. odbyło się Walne Zebranie członków Koła Z. U. P. w Przemyślu przy licznym udziale tak członków Koła, jak i delegatów Z. G. i Z. O.

Po zagajeniu zebrania przez przewodniczącego i odczytaniu sprawozdania sekretarza i kasowego, zabrał głos kolega K. Elster, omawiając sprawę dłużników Kasy koleżeńskiej i wogóle działalność Koła.

Po uchwaleniu absolutorjum ustępującemu Zarządowi zabrał głos prezes Z. O., następnie usłyszeliśmy wywody prezesa Z. G. kol. Trześniowskiego.

Upadającego ducha członków z powodu mniej przychylnego traktowania postulatów Z. U. P. przez M. K., skrzepił p. prezes Z. G., wykazując daleko posunięte prace organizacyjne inteligencji kolejowej tak w Państwie polskiem, jak i w porozumieniu z pokrewnemi organizacjami w Czechosłowacji i Jugosławji.

Mowcy podziękował przewodniczący Koła w gorących słowach.

Przystąpiono do wyborów.

Kol. Traczewski postawił wniosek wyboru tak przewodniczącego jak i zarządu przez aklamację.

Do Zarządu weszli koledzy: Władysław Palusiński (przewodniczący), Aleksander Pelc (sekretarz), Marcin Prochaska (skarbnik), Henryk Hausner, Jan Kamiński, Jan Rempel, Wojciech Szczurek (ławnicy), Marjan Womaczko, Józef Guzdek i Stefan Brodziński (komisja rewizyjna), Kazimierz Elster i Adam Hönl (delegaci), Franciszek Sikociński (zastępca).

Następnie uchwalono wezwać wszystkich członków ZUP. Koła Przemyśl do solidaryzowania się z odezwą Z O. w sprawie występywania ze Związku P. Z. K.

Na tem posiedzenie zamknięto.

STANISŁAWOW (Okręgowy Zjazd Delegatów)

Zjazd odbyty dnia 27 kwietnia b. r. zagaił o godz. 18·30 prezes Z. O. kol. Skowyra, witając w serdecznych słowach przybyłych gości, prezesa Z. Gł. kol. Trześniowskiego i sekr. gen. kol. Tężyckiego, poczem sekretarz Okr. kol. Baczyński odczytał protokół z Okręgowego Zjazdu Delegatów z 31/III 1928, który jednogłośnie przyjęto do wiadomości.

Następnie prezes Z. O. kol. Skowyra złożył sprawozdanie administracyjne Zarządu Okręgowego za rok ubiegły.

Z początkiem okresu sprawozdawczego wynosił ilostan podając między innymi, że członków przybyło 31, zaś 4-ch zmarło (Mieczysław Kowalski, Ignacy Kühnberg, Michał Ojak, Jakób Zborowski). Cześć ich pamięci!

W ciągu okresu sprawozdawczego otrzymano 137 pism w sprawach związkowych, wysłano zaś 95 pism. Posiedzeń Zarządu odbyło się 7.

Z ważniejszych spraw ogólnych, przedyskutowanych na posiedzeniach Zarządu Okręgowego i załatwionych we formie memorjałów pod adresem Dyrekcji P. K. P. były następujące:

1. Memorjał w sprawie praktycznego szkolenia dyżurnych ruchu w służbie handlowej.

2. Memorjał w sprawie przyznania dodatków nocnych taksatorom w stacji granicznej Śniatyn-Załucze, z inicjatywy Koła miejscowego w Kołomyji.

Memorjał w sprawie stosowania ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu na kolejach państwowych w stosunku do dyżurnych ruchu na stacjach I kl.

Ponadto wygotowano szereg wniosków na VI Walny Zjazd Delegatów we Lwowie, jakoteż poruszono na Zarządzie Głównym sprawę dodatkowej weryfikacji pracowników kolejowych z tytułu ich służby wojskowej w Państwach zaborczych.

Zarząd Okręgowy współdziała w akcji założenia Zrzeszenia kontrolerów eksploatacyjnych, jakoteż w akcji założenia Zrzeszenia zawiadowców stacyj, zwołując w tym celu dnia 8/XII 1928 Zebranie ogólne zawiadowców stacyj, tut. Okręgu celem wyboru delegatów na Zjazd organizacyjny, następnie 15/XII 1928 powtórnie Zebranie zawiadowców, celem przedyskutowania spraw mających być zgłoszonemi we formie wniosków na Ogólnym Zjeździe Zawiadowców, wreszcie dnia 21/XII 1928 zwołano Komisję specjalną celem skonkretyzowania i ujednostajnienia wniosków na Ogólny Zjazd Zawiadowców Stacyj.

W okresie sprawozdawczym przeprowadzono 4 interwencje u Prezesa D. K. P., oraz 17 interwencyj u Naczelników Wydziałów, częściowo w sprawach osobistych członków.

Pomocy prawnej udzielił Zarząd Główny kol. Władysławowi Michoniowi.

W zakresie życia towarzyskiego urządzono dnia 5/V 1928 uroczystość „Święconego“; dnia 17 listopada 1928 zebranie towarzyskie we własnym lokalu. Uroczystości „Opłatka“ zaniechano z powodu ciężkich warunków materjalnych. W zakresie pracy kulturalnej zapoczątkował Zarząd Okręgowy założenie bibljoteki związkowej. Ponadto uczestniczył Zarząd Okręgowy w poświęceniu Gmachu Polskiego Związku Kolejowców w Stanisławowie, w Akademji Kolejowej z okazji 10-lecia Niepodległości Państwa, Akademji ku czci Marszałka Piłsudskiego, jakoteż czynnie współdziałał z Wojewódzkim Komitetem Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Stanisławowie w urządzeniu w dniach 7/X—15/X 1928 Tygodnia Lotniczego, organizując z grona swych członków na życzenie p. Prezesa Dyrekcji Koleji specjalną Komisję finansową.

Następnie kol. Bilewicz złożył sprawozdanie finansowe i gospodarcze.

Sprawozdanie kasowe prezes Z. O. kol. Skowyra uzupełnił oświadczeniem, że Zarząd Okręgowy powziął myśl założenia spółdzielni pożyczkowo-oszczędnościowej. W wykonaniu tej uchwały zredagowano statut, który w najbliższym czasie będzie przedmiotem dyskusji zebrania założycielskiego. Spółdzielnia, oparta na zasadach odpowiedzialności ograniczonej o wysokości udziałów, dostosowanej do stosunków majątkowych członków, rozszerzy zakres pracy Związku, a członkom da możność robienia oszczędności, oraz będzie im służyła pomocą materjalną w wypadkach potrzeby.

Delegat Koła kołomyjskiego kol. Cieszyński i Koła chodorowskiego kol. Kabarowski imieniem Kół zrezygnowali z należnej Kołom dotacji na częściowe pokrycie niedoboru.

Następnie zabrał głos prezes Z. Gł. kol. Trześniowski, witając w serdecznych słowach Okr. Zjazd Delegatów, dziękując przedewszystkiem prezesowi i sekretarzowi Z. O. za całoroczną pracę, jakoteż całemu ustępującemu Zarządowi za współpracę. Kol. Trześniowski stwierdza, że praca tak na terenie Z. Gł., jak i poszczególnych Okręgów była owocną, mimo trudności, na jakie natrafiała na zewnątrz wobec obojętności i pewnej niechęci Władz kolejowych względem naszego Związku. Organizacyjnie stoi Związek na silnych podstawach. Na terenie poznańskim osiągnął Związek wielki sukces, mianowicie założono tam Okręg, który obecnie liczy 100 członków. Utworzono również i Koło w Poznaniu. Kierunek gospodarczy Z. Gł. stał na

mocnych warunkach materjalnych. Pertraktowano w sprawie ubezpieczenia członków, jednak sprawa ta nie doszła do skutku ze względu na ciężkie warunki ubezpieczenia. Na tegorocznym Walnym Zjeździe Delegatów przedłoży Z. Gł. inny projekt.

Obecnie Związek nasz rozszerzono i poza Polskę. Przystąpiliśmy do Ligi słowiańskiej urzędników kolejowych z wykształceniem średniem, do której należy Czecho-słowacja, Jugosławja, wkrótce ma przystąpić i Bułgarja.

Ligę tę stworzono w Pradze. Na Zjeździe nasz Związek reprezentował prezes Z. Gł. Trześniowski i sekretarz gen. Tężycki Delegatów naszych przyjmowano w Pradze bardzo serdecznie, zaś P. Prezydent Masaryk udzielił audjencji naszym delegatom, z którymi odbył dłuższą konferencję.

Kończąc swe przemówienie prezes Z. Gł. zawiadomił, że tegoroczny Walny Zjazd Delegatów odbędzie się w Poznaniu w dniach 7, 8 i 9 czerwca. W tym czasie Z. Gł. organizuje wspólną wycieczkę kolegów z rodzinami. Wobec tego zaapelował, żeby zaagitować między członkami do wzięcia udziału w gremjalnej wycieczce, abyśmy mieli podstawę do zażądania wagonów z M. K. Na Walny Zjazd Delegatów przybędą goście z Czecho-słowacji i Jugosławji, których podejmować będzie Z. Gł. Na tem zakończył prezes Z. Gł. kol. Trześniowski.

Prezes Z. O. kol. Skowyra podziękował kol. Trześniowskiemu za wyczerpujące sprawozdanie, poczem przystąpiono do wyboru nowego Zarządu Okręgowego, którego skład jest następujący:

Prezesem Okręgu kol. Skowyra Franciszek, Członkowie Zarządu kol.: Sobolewski Seweryn, Mierczuk Stanisław, Baczyński Jan, Balko Anatol, Bilewicz Rudolf, Rosicki Józef, Silberbach Emanuel, Krembuszewski Leopold, Zastępcy koledzy: Fiedler Henryk, Telichowski Adam, Graff Ludwik, Charkowski Michał, Komisja Rewizyjna koledzy: Antonowicz Kazimierz, Stokłosa Wincenty, Swaczyński Józef i Hrapkowicz Eugenjusz (zastępca).

Zjazd uchwalił szereg wniosków na Doroczny Zjazd Del. w Poznaniu.

MISCELLANEA

„Antena szpeci, czy głowa".

W pewnej stacji żył sobie naczelnik, który nie pijąc i nie grając w karty zapragnął mieć radjo.

Rzetelny ten obywatel, chcąc być w zgodzie z sumieniem i przepisami, zdradził swe zamysły dyrekcji kolei, która zamiast mu wytoczyć dochodzenia dyscyplinarne, z powodu kupowania przedmiotów, których z poborów służbowych nabyć nie mógł, załatwiła jego prośbę o zezwolenie na zawieszenie anteny ponad budynkiem stacyjnym odmownie, orzekając, że antena szpeciłaby wyboisty i gnojem pokryty plac zajazdowy.

Antenę radjową zawiesić sobie może każdy chłop, każdy rzemieślnik, na kolei antena, jako wyraz korzystania z najnowszych zdobyczy kulturalnych ludzkości, jest uważana za coś szpecącego.

Czy przypadkiem głowa referenta tej sprawy, pana inżyniera C. nie szpeci karku inżynierskiego?

Gdy Dyrekcja dzieli remuneracje...

Rada zawiadowcza pewnej kolei lokalnej, pozostającej pod zarządem państwa, uwzględniając ciężkie warunki pracy i bytu pracowników pewnej stacji, leżącej w uzdrowisku, przyznała tymże pracownikom remunerację w poważniejszej kwocie, przekazując równocześnie odnośną kwotę Dyrekcji kolejowej celem dokonania wypłaty pracownikom.

Dyrekcja w poczuciu swej władzy uważała za stosowne, zatrzymać dla siebie więcej niż połowę przekazanej kwoty, wypłacając ciężko pracującym i przy drożyźnie panującej w uzdrowisku ledwie dyszącym pracownikom nieznaczny ochłap, na zapytanie zaś czy i kiedy wypłaci resztę, odmówiła udzielenia odpowiedzi.

Czy takie postępowanie, nie koliduje z kodeksem karnym?

Kto lepiej administruje?

Naczelnik odludnej stacji, dla którego krakowski Kurjer Codzienny jest jedynem towarzystwem, przygotował sobie czek by przesłać miesięczną prenumeratę.

W napisaniu tego przeszkodzili mu jednak żydkowie, wykupujący listy przewozowe, potem pociąg, nadeszła godzina piąta, a że było to ostatniego dnia miesiąca, drżąc, by nie zatrzymać przypadkiem złotego w kasie, pospiesznie zebrał gotówkę, by ją czekiem przesłać do kasy dyrekcyjnej.

Stare przysłowie mówi, co nagle, to po djable — tak i temu Robinsonowi zdarzył się wypadek. Przelew do kasy dyrekcyjnej, uskutecznił na przygotowanym czeku do administracji Codziennego Kurjera.

Dalej wszystko poszło ustalonym trybem, potwierdzony przez urząd pocztowy odcinek czeku, prawidłowo przylepiony do wykazu poszedł do kasy dyrekcyjnej, za kilka dni kasa nadesłała potwierdzenie odbioru, i byłoby wszystko w porządku, gdyby nie skrupuły administracji Kurjerka, której nie dało spokoju pytanie, poco naczelnik posłał jej aż tak poważną kwotę.

Nastąpiła wymiana pism wyjaśniających, sprawę wyjaśniono i uregulowano, w każdym jednak razie niezmienionym pozostał fakt, że kasa dyrekcyjna dała potwierdzenie odbioru pieniędzy, których nie otrzymała, i przypadkowo urządziła niezły kawał. *H. K.*

Dwa ideały.

Tajemnicą jest każdego ruchowca podczas wykonywania służby, celem chronienia się od odpowiedzialności przed władzą, aby — na wszystkie strony, że tak powiem — był kryty. Podobnie dążeniem każdego pracownika jest chronić miesięczny swój budżet przed różnymi wypadkami życiowymi, jak ciężka choroba obłożna, nieszczęśliwy wypadek kolejowy, kradzież, pożar i t. d. Mógłaby nas uchronić w tych wypadkach jedynie zbiorowe lub jednostkowe ubezpieczenie, dostosowane do naszych poborów. Ubezpieczenie takie chroniące nas przed tymi możliwościami byłoby ideałem ubezpieczenia, wpłacając miesięcznie 10 czy więcej złotych do kasy ubezpieczeniowej miałby każdy z nas pewność, że w razie nieszczęśliwego wypadku nie jest zrujnowany na szereg miesięcy czy lat. Gotówka uzyskana z wpłat zasilałaby nasze spółdzielnie i kasy zapomogowe. Byłaby to samowystarczalność w najszlachetniejszym słowa znaczeniu. Czyż nie warto nad tem pomyśleć? Ten zaś ktoby to zrealizował byłby naprawdę naszym wielkim dobroczyńcą. Imię zaś jego zapisałoby się złotemi zgłoskami wdzięczności naszej i naszych rodzin.

Czemużby tego nie można było zrobić jeżeli dzieją się w życiu związkowym rzeczy wprost niebywałe. — W głowie zapalonego związkowca mogła tylko powstać absurdalna myśl — aby na terenie związkowym krakowskim 10 punktów porządku dziennego przechodziło bez dyskusji wtenczas, gdy na sali znajdują się same wymowne asy związkowe. — Była to rzecz nie do pomyślenia aby zaraz po referacie nikt nie zapisywał się do głosu a przy głosowaniu las rąk automatycznie podnosił się i opadał. Był to ideał Walnego Zgromadzenia utopijny.

A rzeczywiście tak było. Było to w roku Pańskim 1929 24 marca w Krakowie na Zgromadzeniu Spółdzielni oszczędnościowo-kredytowej.

Trzeba było widzieć rozanieloną minę kraśniejącego z radości przewodniczącego — trzeba było widzieć, jak wydłużone miny wymownych asów związkowych miały wyraz dziwnej skruchy wielkanocnej. A jeśli który z nich przydługo zatrzymał przy głosowaniu rękę w górze a przewodniczący pytał go czy chce mówić — to! o dziwo! — wypierał się, jak złego ducha...

Co się stało? W referatach mówiły za siebie cyfry. Był to naprawdę zrealizowany ideał Walnego Zgromadzenia. Jeżeli ideał taki osiągnięto zapomocą wymownych cyfr, czyliż nie możnaby uskutecznić ideału ubezpieczenia zapomocą tychże samych cyfr? *Lach Pol.*

Kraków, Kopernika 22. II. p.

Lokal Zarządu Okręgowego i Zarządu Koła Miejscowego w Krakowie.

MÓJ KĄCIK

FINISH!

Z wielu łagodnych obłędów, jakie mnie w życiu napadły, najbardziej usprawiedliwionym było pisywanie do „Czasopisma". Tak przynajmniej mi się zdaje dziś, gdy zamykam zeszyt jubileuszowy.

Przyjaciele są (i byli!) innego zdania. Pamiętam, kilka lat temu, gdy zacząłem gryzmolić artykuły do zacnego pisma związkowego, rumor i trwoga padła na serca przyjaciół. Starali się mnie nawrócić, rozerwać, ożenić, wyleczyć. Pisywanie do „Czasopisma" było dla nich straszną rzeczą. Jakieś sprawy uposażeniowe, zawodowe, pokrzywdzeniowe, eksploatacyjne?! Taż to jest bujda straszliwa! Niech sobie inni wycierają tem spodnie na głowach. Mamy przecież ministerstwo od zajmowania się okrawywaniem poborów. Szanujący się inteligent może co najwyżej eksploatować wierzycieli, a już niema najmniejszej różnicy, czy krzywdzą nas alimentacje, system awansowy, czy film polskiej wytwórni. Niejednego własna żona ukrzywdzi, i to na wiele miesięcy przed ślubem, a musi z nią żyć.

Tak mawiali przyjaciele, a palcem kreślili kółka na czołach. Wszystko z powodu spraw zawodowych i pokiwaniowych. Zaciąłem się i pisałem, jako że hańba nie jest pracą, a modlić się każdy organista potrafi. Później sprzykrzyło im się kreślić kółka, ja jednak kreśliłem artykuły, powtarzając co roku, że w przyszłości podam się na emeryturę i raz nareszcie zostanę zwyczajnym członkiem związku. Przez cztery lata byłem bowiem członkiem niezwyczajnym, co potwierdza założenie niniejszego szkicu i może być wyjaśnione metodą prof. Freuda, Pyffello, lub Szyller-Szkodnika.

Do „Czasopisma" pisywało się rozmaicie, nikomu nie będę techniką zajmywał czasu. Najgorzej bywało, gdy do zamknięcia zeszytu brakło jakie 50 wierszy, a nie było spraw aktualnych. Ma się wtedy wrażenie proszonego gościa, gdy przy stole znajdzie się kilku fachowców od rolnictwa, przemysłu, sportu, sztuki, ontologji czy kolei. Wtedy niema o czem mówić, gdyż nawozy sztuczne nie są przedmiotami zbytku, płacenie podatków przemysłowych nie należy do uprawianych sportów, a metafizyką nie zbuduje się kolei. I gdy takich kilku fachowców zejdzie się, nie można poprowadzić żadnej rozmowy, lampa mdleje z nudów, kieliszki ziewają, każdy myśli, że w towarzystwie takich nudziarzy, porządnego fachowca szlak może trafić. Może, ale nie chce; i to jest źle. Podobny nastrój panuje, gdy jest kilka wierszy wolnych. Robiłem wtedy to, co na proszonych herbatkach i usiłowałem prowadzić rozmowę, aż do zawiązania ostatniej strony. Bawienie fachowców nazywało się „Moim kącikiem".

Lecz „skończyty się dni kołatania" i mam przejść z niezwykłości do zwyczajności, co uważam za bezsprzeczną i niekłamaną satysfakcję.

Niemaż bowiem człowieka szczęśliwszego nad zwyczajnego członka Związku, normalnego obywatela kraju, wierzącego członka społeczności ludzkiej. Taki zawsze ma spokój.

Naprzykład u nas: dadzą takiemu raz na miesiąc „Czasopismo" — nie musi tego czytać i jest szczęśliwy. Jak w świecie pracowniczym wykoziołkuje się jakie wydarzenie, nie musi się nad tem zastanawiać, rozważać, ni głowić się. Bez czytania wie, że trzeba zrobić nowy dług, przyciągnąć pasa, ubrać żonę ratalnie, rozebrać wierzyciela na gotówkę — i koniec. Ale poco, kto winien, dlaczego; te pytania obchodzą tylko Zarządy, które mają poto swą prasę, by ryczała na boży świat o nędzy pracowniczej. Zwyczajny członek Związku nie musi czytać wszystkich artykułów, a redakcja musi. Zwyczajnego człowieka nie obchodzą — mogą nie obchodzić — wnioski, postulaty, komisje, posiedzenia itp. Członek Zarządu musi zrezygnować z małego piwa, albo soczystej randki i tkwić ciałem w „porządku obrad" gdy dusza fika koziołki po przyjemnościach i chciałaby raczej podłubać palcem w nosie niż słuchać, że „mój przedmowca, kolega prawdę powiedział, zaiste..." Muchy łażą po szybie, słońce flirtuje z łysiną obok siedzącego kolegi, podlotki czarne śpiewają „Złotą panterę", a ty, o nieszczęsny działaczu związkowy, słuchać musisz o eleuterji M. K. w sprawach uposażeniowych, o obsadzie posad w drodze protekcji, o sadystycznych przeniesieniach, o czynnym i biernym idjotyźmie w centrali D. K. P. itd. itd. Musi tem wszystkiem interesować się Zarząd, a członek zwyczajny tymczasem wygrzewa się w słońcu swobody, jak prezes opozycyjnego stronnictwa. I jeżeli jest starszy, kupuje tubkę lodów, lub precla, słucha muzyki w parku i patrzy na młodych, którzy mają o wiele więcej przyjemności. Młodszy kolega prasuje spodnie i fryzurę, prowadzi ukochaną zdala od wystaw sklepowych i widzi starszych, co mają brzuszek, dużo pieniędzy i minimalne skłonności. I staruszek i młody ma swe tęsknoty, które pozwalają uważać ich za młodych duchem. A młodość, ta niezwyczajna, tęskniąca młodość, daje szczęście...

Po wydaniu tego zeszytu postanowiłem stać się młodym, bogatym, wziętym i pięknym. Będę trzymał szczęście i pokazywał je wszystkim, jak szkolne świadectwo roczne.

Chcę jeszcze na końcu intymnie porozmawiać z czytelnikami „Mego kącika". Otrzymałem od Was dużo prywatnych listów, więcej!, podziękowań i słów uznania. Wierzę, że pisaliście szczerze, chcę też szczerze sumarycznie odpowiedzieć.

Pewien kolega pisał, że mój projekt przekształcenia łazienki na plażę jest bardzo dobry i tego roku cała rodzina zastosuje się do niego. Źle, kochany inspektorze. Szanowną małżonkę trzeba koniecznie wysłać na letnisko, zapożyczyć się i wysłać. Koniecznie. Przecież wysłanie żony jest podstawowym warunkiem spokojnego i pełnego odetchnięcia we własnym domu. Syna także trzeba wysłać, młodzi ludzie są zarozu- a nie wyrozu-miali. Lepiej, gdy taki ludź nie patrzy na nasze szczęście i nie korzysta z nieobecności mamy, a Pani dobrodziejki.

Inny kolega dziękował za wytrącenie broni z ręki, gdyż zanadto przejął się długami i z rozpaczy miał popełnić samobójstwo. Nie przyjacielu, kto nie umie, niech lepiej nie robi długów. Trzeba mieć wrodzony takt w postępowaniu z wierzycielami, trzeba trzymać ich w posłuszeństwie. Robienie długów doprowadza młodzież do miłości i małżeństwa. Wypukałem i proszę Boga by to nieszczęście od nas odwrócił.

Również nie jest prawdą, że pochwalam pijaństwo. Natomiast prawdą jest, że alkohol gubi narody, a tylko pojedynczemu człowiekowi dobrze robi, zwłaszcza w czas frasunku. Czarną kawę można pić, bo ta trucizna powoli działa, przeciętnie około 80 lat — i niema się czego obawiać. Zarzucony cynizm, to oszczerstwo skrajne. Mam wprawdzie rozwinięty pogląd na wiele sakramentalnych cnót, ale — kochani — cnota rodzi się tam, gdzie niema pasji, przeciwieństw, grzechu, kędy przejdzie pułk czołgów i motoryczna artylerja, ale gdzie kwiat nie obliże się słoną rosą poranku. Cnota jest pustynią, co niezna pocałunku wiatru, dlatego, że chwalą się nią mieszczanie, nieużywający mydła, ni szczotek do zębów. Zresztą cnota, w przeciwieństwie do alkoholu, gubi jednostkę, a całym narodom pomaga. Indywidualnie nie chcę z nią, ani zarzucanym cynizmem mieć nic wspólnego.

Tyle słów dla moich przyjaciół, którym przy tej sposobności przesyła piękne pozdrowienie: *Tźc.*

Stacja ....

W Pan ....

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo" winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

Członkowie Zarządu krakowskiego Koła Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych uchwalili jednogłośnie na posiedzeniu dnia 8 maja b. r. — na wniosek prezydjum Koła — następującą rezolucję:

Zebrani piętnują w jak najbardziej stanowczy sposób napad niemców w Opolu na artystów polskich i znęcanie się nad bezbronnemi kobietami. Ofiarom gwałtu wyrażają serdeczne współczucie i cześć.

Jako odpowiedź na budzący się dziki niemiecki militaryzm, na antypolskie uchwały Zjazdu stahlhelmowców w Królewcu, oraz wrogą dla Polski akcję Dr. Schachta na konferencji paryskiej, zwracamy się do Władz naszych o stosowanie — o ile tylko można — zasady wzajemności w przyznawaniu niemcom uprawnień w Polsce; Kolegów zaś wzywamy, przedewszystkiem do podniesienia naszej pracy zawodowej do poziomu, jaki jest nakazem chwili obecnej, następnie — do zapisywania się na członków „Kolejowego Przysposobienia Wojskowego", wreszcie do popierania „Komitetu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej".

Sekretarz: *A. Chan* Prezes: *A. Urbanek*

SZARADA

Pierwsze i bez ostatniej głoski *trzecie*
W każdym domu i w każdej aptece znajdziecie
Drugie i znowu *trzecie* bez ostatniej głoski
Gród na Litwie — przeczytaj wiersz Mickiewiczowski
Trzecie gdy jest bogate, lub piękne, lub cenne
Sprawia przyjmującemu wrażenie przyjemne
Trzecie bez pierwszej, *czwarte* bez dwu głosek z końca
Rzeka płynąca w kraju miłości i słońca
By łatwiej znaleść *całość*, jeszcze jedno powiem
Jest to rzecz — której trzeba każdemu związkowi.

Jeżeli Ci się „CZASOPISMO" podoba, powiedz o niem Kolegom, jeżeli Ci się nie podoba — napisz REDAKCJI

Delegaci na Zjazd w Poznaniu, zaopatrzą się w Kole w pisemne stwierdzenie swego urzędu w Związku. Zechcą wziąć wszyscy (z wyjątkiem delegatów z Krakowskiego) koc, prześcieradło i jasiek. Wyjazd ze Lwowa dnia 6 czerwca, pociągiem nr. 410/II (około godz. 16·30), wyjazd powrotny z Poznania dnia 10 czerwca wieczorem. Urlopy i bezpłatne bilety wydają Dyrekcje kolei państw. na podstawie Reskryptu M. K. z dnia 24 maja 1929 r.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych".

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku
Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**